Transportmagazin mit der höchsten Österreich-Verbreitung | 13.000 Print-Auflage | ÖAK-geprüft | über 13.000 Unique App-Downloads | reichweitenstärkster Truck-Videokanal Österreichs: 2,7 Millionen Organic Clicks auf Youtube
Österreichische Post AG, MZ02Z032929M, Blickpunkt LKW+BUS, Schützenstrasse 11, 6330 Kufstein
WWW.BLICKPUNKT-LKW-BUS.COM

Blickpunkt® LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT / BAU / LOGISTIK / BUS

AUSGABE 6/2025

ENERGIEWENDE DER UNBEKANNTE FAKTOR BLACKOUT
AUF EUROPA-TOUR MIT DEM TOURISMO SAFETY COACH
MAN EUROPÄISCHE POWER AUF ASIATISCHEN STRASSEN

1 MEDIUM | 4 KANÄLE

HEFT APP YOUTUBE WEBSITE

BLACK AND WHITE EDITION
Qualität hat kein Verfallsdatum!
Gebraucht. Geprüft. Gemacht für dich.

Der neue Transporter

Mehr Transporter als jemals zuvor

Nutzfahrzeuge

vw-nutzfahrzeuge.at

1) Erhalten Sie serienmäßig eine um 3 Jahre verlängerte Garantie im Anschluss an die 2-jährige Herstellergarantie, bei einer maximalen Gesamtlaufleistung von 250.000 km (je nachdem, welches Ereignis als Erstes eintritt). Über die weiteren Einzelheiten zur Garantie informiert Sie Ihr Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner. Bei Aus- und Aufbauten nur gültig für werksseitigen Lieferumfang. 2) Gültig bei Kauf bis 30.06.2025 bzw. solange der Vorrat reicht. Nur in Verbindung mit Porsche Bank Finanzierung (Leasing). Öl-Service gemäß den Bedingungen der Anschlussgarantie 250.000 km/2+3 Jahre (siehe Punkt 1.) kostenlos. Beinhaltet: Öl, Öl-Filter, Öl-Ablassschraube und die Arbeitszeit. Gültig für Unternehmer- und Privatkunden. Nicht kombinierbar mit dem Porsche Bank Versicherungsbonus und Finanzierungsbonus. 3) Gültig bei Kauf bis 30.05.2025 bzw. so lange der Vorrat reicht. Kraftstoffverbrauch: 7,1 – 11,4 l/100 km. Stromverbrauch: 22,6 – 24,9 kWh/100 km. CO_2-Emission 0 – 298 g/km. Symbolfoto. Stand 04/2025.

Inhalt

8 Technologie-Mix ist Booster für Mobilitätswende
Digitale Vernetzung und autonomes Fahren sind Top-Themen. Was die Antriebstechnologie betrifft, ist das Rennen noch offen.

11 Wir besuchten MAN in Hongkong
Europäische Power auf asiatischen Straßen. Ein Markt mit Potenzial – und Herausforderungen.

16 Unbekannter Faktor in der Energiewende
Nach dem Blackout: Führt mehr Solarstrom zu mehr Stromausfällen ? Die Branche braucht sichere Energie.

20 MAN Roadshow
Die Neuheiten von MAN erleben und erfahren können Interessierte noch in Leopoldsdorf, Sinabelkirchen und Villach.

22 Der FUSO Canter
Ob konventionell oder elektrisch angetrieben: die FUSO Canter und eCanter sind die idealen Partner für vielfältige Anwendungen.

24 Gegen alle Winde
Volvo Trucks bringt Aerodynamik auf ein neues Niveau – inspiriert von der Luftfahrtindustrie.

28 Safety Coach auf Europa-Tour
Im Rahmen einer Testfahrt durch ganz Europa, konnten wir die neueste Evolutionsstufe des Tourismo testen.

32 Premium auf ganzer Linie
Reiseveranstalter und Busunternehmer Tieber aus Judenburg schickt drei neue Setra-Busse auf Reisen.

36 Kommt wie gerufen
Der L6600, der bei Mercedes in der Nachkriegszeit ein neues Kapitel bei den Schweren aufschlug, kann als stattlicher Coup gelten.

47 Der graue Star
Der stärkste Bulli aller Zeiten im Test: VW ID. Buzz Cargo Pro 4Motion.

46 Impressum

Jedenfalls gute Fahrt

Angesichts des eklatanten Fahrermangels dürfte das Signal aus Brüssel, mit 18 Jahren einen Laster lenken zu dürfen, abfedernd auf die Stellenbesetzung wirken, aber auch Diskussionen unter den „alten Hasen" des Fahrerjobs auslösen. Denn für diesen Job bedarf es nicht nur des Fahrenkönnens, sondern vor allem der richtigen Einschätzung der Straßen- und Verkehrsverhältnisse. Formel 1-Gehabe ist dabei in keinster Weise auszuleben, und das Wissen um die Fahrphysik ist nicht nur kostbar, sondern überlebenswichtig. Nicht zu vergessen auf die Ladungssicherung. Das alles kann ein Frischling mit 18 Jahren auch als Musterschüler nicht vollumfassend wissen. Die Anregung der Lkw-Fahrerlaubnis ab 18 Jahren kommt primär aus der Transportwirtschaft, die logischerweise die Berufswahl so früh wie möglich beeinflussen möchte, was für einen jungen Menschen zweifelsfrei einen guten Leitfaden darstellt.

Der Pensionsantritt vieler Berufskraftfahrer hat natürlich die größte Auswirkung auf den Fahrermangel, das ist unbestritten. Dass der Job des Berufskraftfahrers und der Berufskraftfahrerin nicht einfach nachzubesetzen sind, liegt neben dem ständig auf Achse sein zu müssen auch zu einem Großteil an der überbordenden Bürokratie – und den nervigen Staus aufgrund verfehlter Politik wie beispielsweise Nachtfahrverbote, Blockabfertigungen und sonstiger verordneter Lästigkeiten. Lohnend ist der Job hierzulande nach wie vor, die Mär von zu wenig Verdienst kommt ausschließlich von Seiten der Gewerkschaften. Und der Komfort in allen heutigen Lkw-Kabinen sowie die Assistenzsysteme in den Fahrzeugen lassen keine Wünsche offen.

Meist geht dem Beruf ein Praktikum voran, und den Fuhrparkverantwortlichen in den Transportbetrieben geht die Sicherheit von Mensch und Maschine über alles. Sie können am besten die Tauglichkeit ihres Neuzugangs beurteilen. Zudem ist es mit dem reinen Lkw-Führerschein nicht getan, die praxisdienliche Weiterbildung ist unabdingbar für die Sicherheit auf unseren Straßen. An Umfang und Art der Weiterbildung könnte noch gefeilt werden. *Ihre Helene Gamper*

Renault Trucks AdriAlps Black & White Edition – mehr als nur ein Gebrauchtfahrzeug

Die Mission von Renault Trucks: Gebrauchte Lkw in hochwertige Fahrzeuge zu verwandeln. Mit der exklusiven Black & White Edition setzen wir ein Zeichen für Qualität und Nachhaltigkeit – und zeigen, dass Trucks forever sind. Jeder Lkw durchläuft einen strengen 200-Punkte-Check. Nur Fahrzeuge, die unseren hohen Standards genügen, werden überarbeitet – regeneriert, optimiert und mit einem markanten Design veredelt. Renault Trucks steht für langlebige, zuverlässige und moderne Trucks – auch aus zweiter Hand. Denn bei Renault Trucks gilt: Trucks are forever.
www.renault-trucks.at

Zwei auf gleichem Weg

Hendrickson und Voith kündigen strategische Partnerschaft zur Stärkung der Innovationskraft und der Elektrifizierung in der Nutzfahrzeugindustrie an.

Diese Partnerschaft kombiniert die 110-jährige Geschichte in der Entwicklung innovativer Fahrzeuglösungen von Hendrickson mit dem 155-jährigen industriellen Erfindungsgeist und der langjährigen Erfahrung im Bereich der elektrischen Antriebssysteme von Voith. Damit soll sie den Grundstein für bedeutende Fortschritte im schnell wachsenden Bereich der Elektro- und Null-Emissions-Fahrzeuge legen.
Matt Joy, CEO von Hendrickson, erklärt: „Diese Partnerschaft ist ein wichtiger Schritt in unserem Engagement für Innovation und Nachhaltigkeit in der Nutzfahrzeugindustrie. Durch die Bündelung unserer Stärken wollen wir bahnbrechende Technologien auf den Markt bringen, die die Zukunft des Transportwesens prägen werden."
Dr. Gregor Wiche, CEO der Division Commercial Vehicles bei Voith, ergänzt: „Wir freuen uns sehr auf die Zusammenarbeit mit Hendrickson. Diese Partnerschaft ermöglicht es uns, unser kollektives Fachwissen zu bündeln – und somit die Entwicklung innovativer Lösungen voranzutreiben, die den sich wandelnden Anforderungen des Marktes gerecht werden."
Die Voith Group ist ein weltweit agierender Technologiekonzern. Mit seinem breiten Portfolio aus Anlagen, Produkten, Serviceleistungen und digitalen Anwendungen setzt Voith Maßstäbe in den Märkten Energie, Papier, Rohstoffe und Transport. Gegründet 1867, ist Voith heute mit rund 22.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, 5,2 Mrd. Euro Umsatz und Standorten in über 60 Ländern der Welt eines der großen Familienunternehmen Europas. Der Konzernbereich Voith Turbo ist Teil der Voith Group und ein Spezialist für intelligente Antriebstechnik, Systeme sowie maßgeschneiderte Serviceleistungen.
Hendrickson, ein Unternehmen der Boler-Gruppe, ist ein weltweit führender Hersteller und Lieferant von Luftfederungen sowie von mechanischen und elastomeren Federungen für mittlere und schwere Nutzfahrzeuge, integrierten und nicht integrierten Achs- und Bremssystemen, Reifendruckkontrollsystemen, Hubachssystemen, Parabelfedern und Mehrblattfedern, Stabilisatoren, Stoßfängern und Komponenten für die weltweite Nutzfahrzeugindustrie.

Nächster Großauftrag

Biofuel Express Austria beliefert Hofer mit fossilfreiem Treibstoff.

Einer der marktführenden Anbieter in Österreich für den fossilfreien Treibstoff HVO100 ist eine Kooperation mit der Handelskette Hofer bzw. deren Unternehmensgruppe Aldi Süd eingegangen. Je nach Anforderung wurde eine Lieferung von bis zu 4 Millionen Litern HVO100 vereinbart.
Biofuel Express Austria stärkt damit weiter seine hervorragende Position am österreichischen HVO100-Markt. „Wir sind sehr stolz, dass wir mit ALDI SÜD bzw. Hofer ein so großes und bedeutendes Handelsunternehmen als neuen Großkunden gewinnen konnten und ALDI SÜD bzw. Hofer hier auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit begleiten dürfen. HVO100 ist ein effizienter Weg, um CO_2-Emissionen deutlich zu senken und gleichzeitig die Versorgungssicherheit durch erneuerbare Ressourcen zu gewährleisten", sagt Michael Stuefer, Geschäftsführer von Biofuel Express Austria.
HVO100, ein zu 100 % aus Rest- und Abfallstoffen bestehender Treibstoff, ermöglicht im Vergleich zu handelsüblichem Diesel eine Einsparung von bis zu 90 % der CO_2-Emissionen und ist in Österreich weiter im Vormarsch: Die Nachfrage wächst rasant – innerhalb eines Jahres hat sich die abgesetzte Menge verdreifacht. Für heuer wird eine weitere Steigerung auf rund 250 Millionen Liter erwartet. In Österreich ist HVO100 bereits auf über 50 Tankstellen verfügbar, der Großteil wird jedoch an Großkunden in der Transport-, Industrie- und Handelsbranche wie Post, Spar oder Blaguss geliefert.

Michael Stuefer (GF Biofuel Express Austria)

Strengere Regeln

Seit 1. Mai 2025 gelten in der Schweiz neue Regelungen.

Diese nähern die schweizerischen Gesetze den EU-Vorschriften an und erleichtern die Zusammenarbeit mit europäischen Partnern (Landverkehrsabkommen), damit alle Marktteilnehmenden unter den gleichen Bedingungen arbeiten können. Ein weiterer Schwerpunkt gilt der Verhinderung von Schein- und Briefkastenfirmen.

Folgende Neuerungen wurden umgesetzt: Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird von der EU anerkannt. Somit darf die Schweiz für eine Lastwagenfahrt von Grenze zu Grenze im Mittel 325 CHF verlangen. Auch das Nacht- und Sonntagsfahrverbot im Lastwagenverkehr wurde abgesichert.
Das konzessionierte Transportgewerbe galt bisher erst für Fahrzeuge ab 3.500 kg Gesamtgewicht. Nunmehr benötigen auch Unternehmen eine Konzession, die Fahrzeuge mit über 2.500 kg Gesamtgewicht für grenzüberschreitende Gütertransporte nutzen. Wer ausschließlich innerhalb der Schweiz tätig ist und Fahrzeuge bis maximal 3.500 kg einsetzt, ist jedoch weiterhin von der Transportlizenzpflicht befreit.
In der Vergangenheit kam es in der Schweiz häufig zur Gründung von Schein- und Briefkastenfirmen durch ausländische Transportunternehmen. Damit sollte das geltende Kabotageverbot, das Teil des Landesverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU ist, umgangen werden. Verschärfte Anforderungen sollen nun solche Briefkastenfirmen verhindern. So müssen ab sofort etwa Räumlichkeiten existieren, in denen die Originale der Unternehmensunterlagen gelagert werden und die auch für allfällige Kontrollen dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Verfügung gestellt werden können. Zusätzlich muss die Anzahl der in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge sowie der Fahrerinnen und Fahrer in einem angemessenen Verhältnis zur Geschäftstätigkeit stehen. Die gewerblichen Verwaltungsaktivitäten müssen tatsächlich von der Schweiz aus erledigt werden, d. h., dass auch eine entsprechende Infrastruktur vorhanden sein muss.
Die wirtschaftlichen Anforderungen an Transportunternehmen wurden ebenfalls neu geregelt. Diese sind nun verpflichtend nachzuweisen, dass sie finanziell stabil sind und auch über Reserven verfügen.
Die Mindestanforderungen sind:
→ für das erste Fahrzeug über 3.500 kg Gesamtgewicht: mindestens 9.000 CHF Eigenkapital und Reserven
→ für jedes weitere Fahrzeug über 3.500 kg Gesamtgewicht: 5.000 CHF
→ für jedes Fahrzeug zwischen 2.500 kg und 3.500 kg: 900 CHF

Für Transportunternehmen, die ausschließlich Fahrzeuge zwischen 2.500 kg und 3.500 kg nutzen, gelten folgende Mindestanforderungen:
→ für das erste Fahrzeug: 1.800 CHF Eigenkapital und Reserven
→ für jedes weitere Fahrzeug: 900 CHF
Der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit kann auch durch eine Bankgarantie erbracht werden, die die finanzielle Stabilität für die Dauer der Zulassungsbewilligung sicherstellen muss. Inwieweit dies in der Praxis („vor Ort im Zuge einer Kontrolle") Anklang findet und auch akzeptiert wird, ist fraglich.
Die Zulassung für neu gegründete Unternehmen ist nun ebenso streng geregelt (Art. 3 Verordnung über die Zulassung als Straßentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr [STUV]). Besteht ein Unternehmen weniger als 15 Monate, muss es entweder eine Eröffnungsbilanz oder die letzte Jahresrechnung mit Bilanz und Erfolgsrechnung einreichen. Das Originaldokument der Zulassung ist am Firmensitz aufzubewahren. Außerdem müssen in jedem kontrollpflichtigen Fahrzeug eine beglaubigte Kopie der Transportlizenz sowie eine Fahrerbescheinigung mitgeführt werden. Das Unternehmen sollte sicherstellen, dass es über alle vorgeschriebenen Dokumente verfügt und diese korrekt mitgeführt werden.
All das bedeutet im Endeffekt, dass internationale gewerbsmäßige Gütertransporte vorab gut geplant und auch an die gesetzlichen Anforderungen der betreffenden Länder angepasst werden müssen. Um die Qualität zu sichern und die Kunden zufriedenzustellen, ist es notwendig, das Führungs- und Fahrpersonal sensibel einzustimmen. Wenn Sie einen Ansprechpartner suchen, der Sie in solchen Fragen beraten und unterstützen kann, sind Sie bei uns richtig.

Arno Pirchner

Analyse / Schulung
/ Begleitung
Hauptstraße 69,
A-6824 Schlins
Tel. +43 (0) 5524.30 400

office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at

Ausgezeichnete Lieferanten

Im Rahmen des umfassenden Supplier Performance Management-Programms (SPM) bewertet DAF kontinuierlich die Lieferantenleistung in Schlüsselbereichen wie Produktentwicklung, Betrieb und Kundendienst. Die besten Lieferanten wurden für ihre Erfolge beim DAF SPM Recognition Event 2025 in der DAF-Zentrale in Eindhoven ausgezeichnet.
Als PACCAR-Unternehmen ehrt DAF jedes Jahr seine besten Lieferanten im Rahmen des SPM-Programms. Anerkennung erhalten Lieferanten, die den Status „SPM Master“, „Leader“ und „Achiever“ erreichen. Das SPM-Programm fördert die Zusammenarbeit und kontinuierliche Verbesserung zwischen DAF und seinen Lieferanten. Dies ermöglicht Produktinnovationen und Leistungsverbesserungen.
„Uns bei DAF ist kontinuierliche Verbesserung wichtig, um herausragende Produkte und Services bereitzustellen“, so Jos Smetsers, Executive Director PACCAR Purchasing und Mitglied des DAF-Vorstands. „Lieferanten spielen eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, die Erwartungen unserer Kunden zu übertreffen. Ihre Beteiligung am SPM-Programm zeigt das enorme Engagement für DAF. Indem wir sie in den Mittelpunkt stellen, schätzen wir zu Recht ihren Beitrag zum Erfolg von DAF.“
Zum ersten Mal wurde der Master-Titel an Tri-Ring Forging (China – Metallkomponenten) und Fomeco (Belgien – Rohre) verliehen. Fiberpachs (Spanien – Blechkomponenten), Schultz (Brasilien – Eisengusslösungen) und Theuws (Niederlande – Außenbauteile) erhielten jeweils den Master-Titel zum zweiten Mal in Folge, Goodyear (USA – Reifen) zum vierten Mal. Berco (Niederlande – Innenausstattung) wurde zum siebten Mal in Folge mit dem Master-Titel ausgezeichnet. Darüber hinaus wurden 36 Lieferanten als SPM-Leader 2024 und 41 als SPM-Achiever 2024 ausgezeichnet.

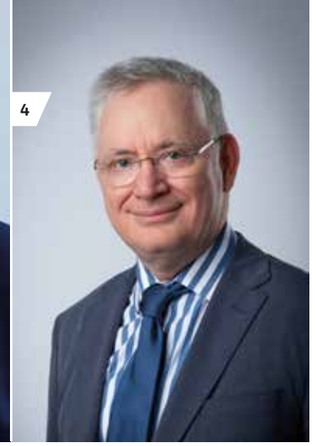
Die Lastkrafttheater-Initiatoren Max Mayerhofer und David Czifer

Lastkrafttheater auf Tour

Frühsommerzeit ist auch 2025 wieder die Zeit der rollenden Lkw-Bühne: In der neuen Saison transportiert der Lkw mit Pension Schöller von Carl Laufs und Wilhelm Jacoby die Kultkomödie durch die Lande. Dank dem Land Niederösterreich, der ARGE LOGCOM, der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe, der Fachgruppe Spedition & Logistik der WKNÖ, der Wirtschaftskammer Niederösterreich (WKNÖ), der AK NÖ sowie den einzelnen Kommunen und Wiener Bezirken ist der Theaterbesuch für das Publikum GRATIS. Die Initiatoren Max Mayerhofer und David Czifer freuen sich, dass sie auch heuer wieder zu Ihnen kommen dürfen. Für die Regie des großartigen Spektakels konnte erneut die renommierte Theatermacherin Nicole Fendesack gewonnen werden. Erleben Sie eine geballte Ladung Spaß, Komik und Slapstick auf der ungewöhnlichen Bühne! Schauen Sie sich das an.
Das Lastkrafttheater bringt mit seiner einzigartigen Bühne das Lachen in die Gemeinden Österreichs: Der Zauber der Komödie findet vor der eigenen Haustüre statt und erlaubt dem Publikum, aus dem Alltag zu entfliehen und in seiner Heimatgemeinde Volkstheater im besten Sinne zu erleben. Auch heuer wird der Lkw von Frächter Karl Gruber mit sicherer Hand gelenkt und mit dem Komödienklassiker Pension Schöller von Carl Laufs und Wilhelm Jacoby auf seiner mobilen Bühne durch die Lande ziehen. Die Tour dauert noch bis 2. Juli 2025.
Nähere Infos und die aktuellen Termine unter: *www.lastkrafttheater.com*

Technologie-Mix ist Booster für Mobilitätswende

Internationale Fachmessen wie die IAA oder die Busworld zeigen, wohin sich die Transportbranche entwickelt. Neben digitaler Vernetzung ist autonomes Fahren derzeit eines der Top-Themen. Was die Antriebstechnologie der Zukunft betrifft, ist das Rennen noch offen.



1 *Bernhard Geringer (Vorstand Institut für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik, TU Wien)*

2 *Christian Beidl (Leiter Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Fahrzeugantriebe, TU Darmstadt)*

3 *Uwe Dieter Grewe (Vorstand Institut für Antriebe und Fahrzeugtechnik (IFA), TU Wien)*

4 *Stephan Schwarzer (Generalsekretär eFuel Alliance Österreich)*

Führende Bus- und Lkw-Hersteller wie Volvo, MAN, Mercedes-Benz und Scania präsentieren aktuell batterieelektrische Modelle mit Reichweiten von bis zu 500 km für den urbanen Verteilerverkehr und den regionalen Gütertransport. Für den Fernverkehr rücken zunehmend Wasserstoffantriebe in den Fokus. Unternehmen wie etwa Hyundai und Toyota zeigen Brennstoffzellen-Lkw mit Reichweiten von über 800 km. Diese Technologie bietet zwar kurze Betankungszeiten, doch die umfangreichen Investitionen in die Wasserstoffinfrastruktur stellen eine große Herausforderung dar.
Rascher verfügbar sind synthetische Kraftstoffe wie HVO und E-Fuels. Sie werden von führenden Mobilitätsexperten bereits als Game Changer der Klimawende gesehen, da sie nicht nur bei Neufahrzeugen eine deutliche CO_2-Reduktion ermöglichen, sondern auch im bestehenden Fahrzeugbestand eingesetzt werden können. Auf internationalen Fachmessen wurden bereits spannende Entwicklungen in der Produktion und Anwendung dieser klimaneutralen Kraftstoffe vorgestellt, insbesondere für den Einsatz in Regionen mit begrenzter Ladeinfrastruktur und für längere Strecken.

Technologieoffenheit statt Einheitslösung Auch die EU rückt langsam von ihrem „Electric Only"-Ansatz ab und findet damit breite Unterstützung in Fachkreisen. „Das E-Auto ist eine hervorragende Technologie, die sich in vielen Anwendungen durchsetzen wird, aber eben nicht als einzige Lösung", erklärt etwa Christian Beidl, Leiter des Instituts für Verbrennungskraftmaschinen und Fahrzeugantriebe an der TU Darmstadt. Gerade bei Lkw und Bussen zeige sich, dass die alleinige Konzentration auf die Batterie nicht zielführend ist.
Uwe Dieter Grebe, Vorstand des Instituts für Antriebe und Fahrzeugtechnik (IFA) an der TU Wien, sieht eine einseitige Fokussierung auf batterieelektrische Fahrzeuge ebenfalls kritisch und fordert einen technologieoffenen Ansatz. E-Mobilität sei nur dann der effektivste Weg, wenn regenerative Energie zur gleichen Zeit zur Verfügung steht, wenn das elektrische Fahrzeug geladen werden soll. Also bei Sonnenschein oder bei Wind.
Auch Bernhard Geringer, langjähriger Vorstand des Instituts für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik an der TU Wien, argumentiert in die gleiche Richtung: „Batterieantriebe sind gut für den urbanen Raum, aber problematisch auf der Langstrecke. Ohne einen technologieoffenen Ansatz und einen durchdachten Mix aus Batterieantrieb, Wasserstofftechnologie und synthetischen Kraftstoffen – sog. E-Fuels – wird es nicht gehen."

Brennstoffzelle und E-Fuels als Schlüsseltechnologien Batteriebetriebene Busse sind heute bereits erfolgreich auf kurzen, innerstädtischen Strecken unterwegs. Die tägliche Reichweite ist hier überschaubar, und die Fahrzeuge können über Nacht in Depots geladen werden. Auch im Verteilerverkehr – etwa bei Post- und Lieferdiensten – spielen batterieelektrische Fahrzeuge eine zunehmend wichtige Rolle. Aber ein schwerer Lkw, der tagelang auf Autobahnen unterwegs ist, braucht große Reichweiten und kurze Tank- oder Ladezeiten. Hier stoßen Batterien schnell an physikalische und wirtschaftliche Grenzen. „Große Batterien bedeuten nicht nur ein immenses Zusatzgewicht, sondern auch hohe Kosten und lange Ladezeiten", gibt Geringer zu bedenken. Hinzu kommt, dass der oft zitierte Effizienzvorteil von E-Fahrzeugen nur dann gilt, wenn sie tatsächlich direkt mit grünem Strom geladen werden. Kommt der Strom aus einem Wärmekraftwerk, hat ein E-Fahrzeug laut Geringer einen schlechteren Wirkungsgrad als ein moderner Verbrenner. Damit verliert das Klimaschutzargument an Aussagekraft.
Für den Schwerlastverkehr ist die Brennstoffzellentechnologie (Fuel Cell, FC) eine interessante Alternative. Wasserstoffbetriebene Lkw und Busse kombinieren hohe Reichweite mit kurzen Betankungszeiten und sind damit prädestiniert für Fernstrecken und den internationalen Güterverkehr. Länder wie Japan oder China setzen schon heute gezielt auf diese Technologie. In Europa jedoch fehlt bislang der großflächige Ausbau einer Wasserstoffinfrastruktur.

E-Fuels als Joker für den Bestand Christian Beidl bleibt daher technologieoffen: „Der entscheidende Faktor für eine erfolgreiche Mobilitätswende ist nicht der Antrieb, sondern das Energiesystem. Ohne ausreichend grünen Wasserstoff bringt die Umstellung auf Brennstoffzellenfahrzeuge keinen Klimavorteil." Zudem fehlt es an einer tragfähigen Lösung für bestehende Fuhrparks. Synthetische Kraftstoffe aus grünem Strom spielen daher eine entscheidende Rolle in der Energiewende.

Faktencheck: Antriebstechnologien für Lkw & Busse

Batterie-elektrische Fahrzeuge (BEV)
- ✅ Hohe Effizienz beim Direkttanken von Grünstrom
- ✅ Ideal für kurze Strecken, innerstädtischen Verkehr, Verteilerflotten, wenn „daheim" aufgeladen werden kann
- ⚠️ Problematisch bei langen Strecken wegen Batteriegewicht, Ladezeiten
- ⚡ 300–500 km Reichweite bei Lkw unter Idealbedingungen
- ⚡ Strom wird nicht immer verfügbar sein
- ⚡ Stromnetzkosten steigen stark
- ⚡ Ladezeit: mehrere Stunden (schnellere Systeme im Aufbau)

Brennstoffzellen-Fahrzeuge (FCV)
- ✅ Reichweiten von 600–1.000 km (je nach Tankgröße)
- ✅ Schnelles Betanken (10–20 Minuten)
- ✅ Gut für Fernverkehr und internationale Routen
- ⚠️ Noch hohe Kosten und fehlende Wasserstoffinfrastruktur
- Nur mit grünem Wasserstoff klimaneutral

E-Fuels (synthetische, klimaneutrale Kraftstoffe)
- ✅ Direkt nutzbar in bestehenden Motoren & Infrastruktur
- ✅ Einfach speicher- und transportierbar
- ✅ Dekarbonisierung auch von Bestandsflotten möglich
- ⚠️ Anfangs noch hohe Kosten, sinkend mit Upscaling

Mithilfe von Fischer-Tropsch- oder Methanisierungs-Prozessen können aus grünen Elektronen synthetische Kraftstoffe hergestellt werden. Dem Wasserstoff kommt in allen Umwandlungsprozessen eine zentrale Rolle zu. Er ist durch die Umwandlung des Stroms mit Hilfe von Elektrolyseuren der erste Weg hin zur molekularen Speicherung. Grebe: „Synthetische Kraftstoffe könnten wesentlich zu einer raschen CO_2-Reduktion beitragen. Jede Lösung hat dabei ihre Meriten und Schranken, doch alle Lösungen gemeinsam können das Gesamtziel am besten erreichen. CO_2-neutrale, erneuerbare flüssige Kraftstoffe – im Fachjargon ‚grüne Moleküle' – sind die logische Ergänzung zu Ökostrom. Sie ermöglichen es, grüne Energie zur Verfügung zu stellen, wo und wenn sie gebraucht wird – 365 Tage im Jahr. Beide Technologiestränge sind daher voranzutreiben."
Stephan Schwarzer, Generalsekretär der eFuel Alliance Österreich, sieht in synthetischen Kraftstoffen noch weitere Vorteile: „Sie können in bestehenden Lkw mit Verbrennungsmotor eingesetzt werden, nutzen die bestehende Infrastruktur und ermöglichen die Umstellung der riesigen Bestandsflotte, ohne auf den teuren Austausch der Fahrzeuge warten zu müssen. Damit lassen sich selbst die Millionen Fahrzeuge, die bereits auf den Straßen unterwegs sind, schrittweise dekarbonisieren."

Technologie-Mix ist unverzichtbar Die Experten sind sich einig: Ein sinnvoller Mix verschiedener Technologien ist die einzige Möglichkeit, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Dabei sollte jede Technologie dort eingesetzt werden, wo sie die größten Vorteile bietet: batterieelektrische Busse im Stadtverkehr, wo kurze Strecken und planbare Ladezeiten dominieren. Brennstoffzellen-Lkw und -Busse für Langstrecken und den Fernverkehr, wo schnelle Betankung und große Reichweiten entscheidend sind. Und E-Fuels als Brückentechnologie für Bestandsflotten und als speicherbare Energiequelle für lange Transportketten.

Im Produktionswerk Vreden übergaben Andreas Schmitz (Vorstandsvorsitzender Schmitz Cargobull AG), Frank Reppenhagen (Director Region West Europe) und Rene Lemke (Gebietsverkaufsleiter Bielefeld) die beiden „elektrifizierten" Sattelkoffer an Dirk Mutlak (GF Tevex Logistics) und Sven Masuhr (Leiter Carrier Management, Tevex Logistics).

Nachhaltige Kühltransporte

Tevex Logistics nimmt 166 Kühlfahrzeuge von Schmitz Cargobull in den Fuhrpark auf.

Für den nachhaltigen Kühltransport gehen zwei neue Schmitz Cargobull Kühlfahrzeuge an die Tevex Logistics GmbH aus Rheda-Wiedenbrück: ein vollelektrischer Sattelkoffer S.KOe COOL und ein Sattelkoffer S.KO COOL mit dem Kühlaggregat S.CU d80 ePTOready, das über eine Schnittstelle zu einem elektrischen Nebenabtrieb einer e-Sattelzugmaschine emissionsfrei betrieben werden kann. Diese Lieferung ist Teil einer Bestellung von insgesamt 166 Kühlkoffern, die auf der IAA im letzten Jahr getätigt wurde.

Mit einem elektrischen Nebenabtrieb ePTO an der E-Sattelzugmaschine ist es möglich, Zusatzverbraucher, wie zB die Transportkältemaschine eines Kühlsattelaufliegers, rein elektrisch zu betreiben. Die Transportkältemaschine selbst kann dabei sowohl ein rein elektrisches als auch ein dieselbetriebenes Kühlgerät sein. Die Schmitz Cargobull S.CU d80 ePTO ready kann im Einsatz mit einem E-Truck voll elektrisch betrieben werden. Die Fahrbatterie der E-Sattelzugmaschine versorgt die Transportkältemaschine über den ePTO mit elektrischer Energie. Die S.CU d80 ePTO ready verfügt weiterhin über einen Diesel-Generator-Satz, der die Energiebereitstellung für die Kühlung übernimmt, falls die elektrische Energiezufuhr ausbleibt. Die Umschaltung von ePTO auf den Diesel-Generatorbetrieb und umgekehrt erfolgt automatisch durch die Steuerung der S.CU-Kältemaschine von Schmitz Cargobull. Somit ist die ständige Verfügbarkeit der S.CU mit zwei unterschiedlichen Energiequellen im Fahrbetrieb sichergestellt. Für Kühllogistiker ist diese Lösung optimal, da sie maximale Flexibilität innerhalb eines gemischten Fuhrparks gewährleistet, unabhängig von Antriebsart und Hersteller der Lkw.

Für den emissionsfreien Transport von temperaturgeführter Fracht hat Schmitz Cargobull eine vollelektrische Sattelkühlkoffer-Variante S.KOe COOL mit elektrischer Kältemaschine mit integrierter Leistungselektronik, Hochvolt-Batteriesystem und elektrischer Generatorachse auf den Markt gebracht. Die typgenehmigte Schmitz Cargobull Generatorachse rekuperiert ab einer bestimmten Geschwindigkeit sowie bei Bremsvorgängen Energie und verlängert damit die Betriebszeit der Kältemaschine bzw. verringert die Nachladezeiten der Batterie über das Stromnetz. Mit der Batteriekapazität von 32 kWh kann je nach Einsatz und Anforderung ein autarker elektrischer Betrieb ohne Nachladen über die Generatorachse oder das Stromnetz von 4,5 bis 18 Stunden gewährleistet werden. Das Nachladen über das Stromnetz erfolgt über den an der Kältemaschine verbauten CEE-Drehstromanschluss und dauert ca. zwei Stunden.

WIR STELLEN VOR:
TATRA PHOENIX 2024
DIE EVOLUTION EINER LEGENDE

. . . jetzt auch in RANKWEIL

75 JAHRE seit 1950 | TSCHANN Competence in trucks | TATRA

SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG

TATRA Exklusivpartner für Österreich, Bayern und Südtirol:
Tschann Nutzfahrzeuge GmbH • Samergasse 20 • 5020 Salzburg
TATRA-Vertriebsleiter: Hr. Robert Kerschl-Tel.: +43 (0)664/882 85 657

www.tschann.biz/tatra

Gigantische Skyline Hongkong Island

Wir besuchten MAN in Hongkong

Europäische Power auf asiatischen Straßen

Hongkong – weltoffen, faszinierend, quirlig. Die Stadt ist nicht nur ein Schmelztiegel aus Kulturen, Kulinarik und Kontrasten, sondern auch ein Hotspot für Freunde des gepflegten Doppeldeckers und der schweren Nutzfahrzeuge. Und mittendrin: MAN.

Zwischen Skyline und Streetfood – das Setting Hongkong vereint wie kaum ein anderer Ort der Welt moderne Architektur mit uralten Traditionen. Ob die schimmernden Glasriesen wie das ICC oder der Man Mo Tempel inmitten des Großstadttrubels – diese Stadt hat Stil und Geschichte. Auf dem Victoria Peak blickt man über die endlose Häuserflut, unten tuckert die Star Ferry gemächlich durch den Victoria Harbour.

Doppeldecker als Symbol – und Verkehrsmittel Wer sich hier fortbewegt, kommt kaum an einem der markanten Doppeldeckerbusse vorbei – Relikt der britischen Kolonialzeit, aber topmodern unterwegs. Über 30 km vom Stadtzentrum zum Flughafen für umgerechnet 50 Cent? In einem klimatisierten Doppeldecker mit Panoramablick? Willkommen in Hongkong! Die Busse sind nicht nur effizient, sie sind Kult – und extrem wichtig im täglichen Verkehr. Entsprechend hart umkämpft ist der Markt für deren Handel, Wartung und Modernisierung, und da kommt MAN ins Spiel.

Tätigkeiten der MAN Nutzfahrzeuge AG in Hongkong Die MAN Nutzfahrzeuge AG ist seit mehreren Jahrzehnten weltweit im Einsatz. Speziell in China und Hongkong ist die Präsenz ein wichtiger Teil ihrer internationalen Expansionsstrategie. Bereits in den 1990er-Jahren wurde man hier aktiv, um die Fahrzeuge auf dem chinesischen Markt einzuführen. Hongkong gilt zudem schon immer als wichtiger Handelshafen und Wirtschaftsstandort. Hier muss man zumindest dabei sein. Die Zusammenarbeit mit lokalen Partnern und die Gründung von Joint Ventures haben dazu beigetragen, Produkte in der Region mehr und mehr zu etablieren. Damals wie heute: Fokus auf schwere Lkw, Doppeldeckerbusse und Spezialfahrzeuge – nicht zuletzt für Behörden. Mit an Bord: geballtes Know-how, enge Partnerschaften auch mit europäischen Aufbauherstellern, ein angepasstes Service-Netzwerk für höchste Qualitätsansprüche. Dass europäische Produkte vor Ort teils ein Drittel mehr kosten als die einheimische Konkurrenz, wird durch Verlässlichkeit, Kompetenz und exzellenten Kundenservice wettgemacht.

Treffen mit dem Boss – Matthew Squires im Gespräch Unser Besuch vor Ort hätte kaum besser laufen können. Möglich gemacht durch Rudi Kuchta (Managing Director MAN Österreich), der selbst in China lange für MAN tätig war, und Marketing-Manager Mag. Andreas Mayer – unser Interviewpartner: Matthew Squires, Managing Director MAN Hongkong. Seit Jahrzehnten in der Branche unterwegs, kennt er den Markt in- und auswendig. „In Hongkong ist unser Unternehmen vor allem durch die Bereitstellung von Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr und den Gütertransport sowie eine Reihe von Spezialfahrzeugen für die Behörden präsent", hieß es dabei in einem ersten Statement. Die Fahrzeuge müssen hier absolut zuverlässig funktionieren – rund um die Uhr, bei jedem Wetter. Der Service muss sitzen, sonst geht gar nichts. Klingt klar – und ist es auch. Insgesamt rund 30 Mechaniker, viele davon aus Festlandchina, sichern in der Sonderverwaltungszone einen reibungslosen Ablauf. Zwei lokale Servicepartner verstärken die Schlagkraft zusätzlich. „Es ist ständig hoher Einsatz nötig, um Mann und Maschine hier in Gang zu halten. Die Chinesen holen nämlich auch bei den Nutzfahrzeugen – ähnlich wie bei den Pkw – mehr und mehr in puncto Qualität auf. →

Die Zukunft bleibt also umkämpft, und man darf gespannt sein, wohin die Reise global überhaupt geht“, so Matthew Squires weiter. Der Einführung des neuen D30 PowerLion-Antriebsstrangs als Nachfolge der D26-Reihe sieht man daher auch hier recht freudig entgegen.

Dichtes Netz, große Pläne Die hier verkauften Sattelzugfahrzeuge bewegen sich insbesondere in den Häfen, wo ein großer weltweiter Warenumschlag betrieben wird. Der chinesische Hafen in Shenzhen wird als Konkurrent zum Hafen in der Sonderverwaltungszone Hongkong betrachtet. Beide Häfen sind jedoch bedeutende Umschlagplätze für den internationalen Handel und spielen eine zentrale Rolle im Wirtschaftssystem der Region. Der Hafen von Shenzhen im benachbarten Festlandchina ist bekannt für seine moderne Infrastruktur, hohe Effizienz und große Kapazität, was ihn zu einem der führenden Containerhäfen weltweit macht. Hongkong hingegen ist traditionell ein wichtiger Finanz- und Handelshafen mit einer langen Geschichte als globales Handelszentrum. Obwohl sie in gewisser Weise konkurrieren, ergänzen sich die beiden Häfen auch, da sie unterschiedliche Stärken haben und gemeinsam die wirtschaftliche Bedeutung der Region Guangdong-Hongkong-Macau stärken. Der Verkauf von Fahrzeugen hängt daher mit den Umschlägen in den Häfen proportional zusammen. In Hongkong ist es daher momentan etwas schwieriger, 4x2-Sattelzugmaschinen in den Markt zu bringen, da Shenzhen im Hafenumschlag etwas Oberwasser hat. Dafür wird in Hongkong viel gebaut, und die Nachfrage nach 6x4-Kippern ist im Steigen. Absolut bemerkenswert sind die Fahrzeuge mit 10x4-Chassis, wo die letzte Achse erst vor Ort mit Werksbauteilen angebaut wird – sie sind allerdings trotzdem nur auf maximal 38 t Gesamtgewicht zugelassen, was wohl mit den Brückenkonstruktionen und der Hitze, wo Asphalt auf der Fahrbahn leichter nachgibt, zu tun hat.

Ein Markt mit Potenzial – und Herausforderungen Der Markt für Doppeldeckerbusse in Hongkong ist groß: Mehrere tausend Fahrzeuge sind unterwegs, rund 300 bis 400 neue kommen jedes Jahr hinzu. Größter Betreiber ist kmB, gefolgt von Citybus. Der Bedarf an Wartung und Modernisierung ist riesig – und hart umkämpft. Elektromobilität? Noch nicht der große Wurf in Hongkong. Trotz Solarpaneelen auf vielen Bussen (Klimatisierung) scheint Wasserstoff in Zukunft hier der realistischere Weg zu sein. Die riesige Anzahl der Doppelstöckigen im Großraum Hongkong ist auch künftig der heiß umkämpfte Markt für europäische Hersteller. Neben den Neufahrzeugen muss der mächtige Fahrzeugbestand zusätzlich klarerweise laufend gewartet werden, hinzu kommt die Instandsetzung nach Unfällen. Die meisten dieser Busse sind – wie erwähnt – in den Händen der kmB, die den Großteil des Linienverkehrs in Kowloon und den New Territories abdeckt und allein schon an die 6.000 (!) Busse im Bestand hat.

Glänzende Flotte, goldene Brücke Ein echtes Highlight: die „MAN Golden Fleet“, die unermüdlich zwischen Hongkong und Macau pendelt – über die atemberaubende Hongkong-Zhuhai-Macau-Brücke. 55 km Technik vom Feinsten, inklusive Unterwassertunnel. Und auf ihr: MAN-Doppeldeckerbusse, goldfarben, komfortabel, zuverlässig – und echte Hingucker. Die Fahrzeuge entstehen als Fahrgestelle in Deutschland oder Polen, werden dann in Malaysia oder Singapur, zB bei King Long – in Lizenz als „MAN Prime Contractor“ – fertiggestellt. Fahrzeuge, die hier zwei Kennzeichen tragen dürfen, sowohl in Festlandchina als in der Sonderverwaltungszone Hongkong fahren und ihr Geld verdienen.

1 *Ding Ding, die weltweit einzige Doppeldeckerstraßenbahn, die sogar im Buch der Rekorde zu finden ist*

2 *MAN Truck & Bus Hongkong Zentrale San Tin Yuen Long*

3 *Ein 10x4 MAN TGS 35.430 Fahrgestell Euro 6*

4 *Am Steuer: Blickpunkt-Tester Martin Zarazik*

5 *Sonderfahrzeugbau Gefangenentransporter auf Lkw-Chassis*

6 *Unter Dach – Open Air Arbeitsplätze*

7 *MAN Linienbus all new 70 seater*

→

Behörden und MAN Spezialfahrzeuge Vom schweren TGX für Abschleppdienste über 4x4-TGM-Motorhomes bis zur „Besenhexe“ (wienerisch für Straßenkehrmaschine; hier jedoch: bürstenfreies Hochdruckexemplar), über Fahrzeuge zum Gefangenentransport oder Spezialfahrzeuge zur Seuchenbekämpfung – MAN ist weithin als der Spezialist nach dem Motto „Geht nicht gibt es nicht“ präsent. Und das überall, wo wir unterwegs waren, deutlich sichtbar: Rund 800 Neufahrzeuge werden jährlich am Standort umgesetzt – die mit Fahrzeugen, die für die Auslieferung fertig gemacht werden, übervollen Parkplätze sprechen Bände.

Nostalgie trifft Hightech Wer es als Tourist dann gelegentlich ganz nostalgisch mag, fährt am besten eine Runde mit der „Ding Ding“ – so nennen die Einheimischen liebevoll die berühmte Straßenbahn Hongkong Tramways wegen ihrer unüberhörbaren Geräuschkulisse. Auch sie: ein Doppeldecker, aber halt an Schienen gebunden. Und gleichzeitig ein Paradebeispiel dafür, wie Alt und Neu in dieser Stadt Hand in Hand gehen.

„Wir bleiben dran!“ – das letzte Wort hat Mr. Squires „Es wird für uns Europäer in dieser Region in der Zukunft noch härter als bisher, denn die chinesischen Hersteller holen ungemein schnell auf und legen in allen Bereichen kräftig zu. Wir werden jedoch alles geben, um die Nase weiterhin mit unseren hochqualitativen Produkten und unseren überragenden Serviceleistungen vorne zu behalten“, sagt Matthew Squires zum Abschluss. Das klingt nicht nur entschlossen – es ist es auch. Muss es auch sein, denn wenn man einmal mit eigenen Augen sieht, wie fleißig und flott die Menschen hier in China arbeiten, wird das wirklich keine leichte Aufgabe für das durch oft verfehlte Politik geknebelte Europa.

Fazit Hongkong ist eine Stadt voller Überraschungen. Zwischen kulinarischem Höhenflug mit dampfgegartem Dim Sum oder leckerem Seafood und technischem High-End (Stichwort 55 km-Brücke) gibt es modernste Doppeldecker und Trucks everywhere zu sehen! MAN ist hier nicht nur mit dabei – sondern vorneweg. Und wir? Wir kommen mit Sicherheit zurück für einen weiteren goldenen Sonnenuntergang vom Oberdeck. *Martin Zarazik*

Busbetreiber

→ Kowloon Motor Bus Company (KMB): der größte Anbieter mit der größten Flotte an Doppeldeckerbussen
→ Citybus: betreibt ebenfalls Doppeldeckerbusse, vor allem auf Linien in Hongkong Island und im Lantau-Gebiet
→ New World First Bus: hat in der Vergangenheit auch Doppeldeckerbusse im Einsatz gehabt, ist aber heute weniger prominent

8 *Rudi Kuchta (CEO MAN Truck & Bus Österreich), Brückenbauer für unseren Besuch bei MAN in Hongkong*

9 *Andreas Mayer (Marketingchef MAN Truck & Bus Österreich)*

10 *Exklusiv der Golden Lion für die Hongkong-Macao-Linie, mit bis zu 137 Fahrgastplätzen*

11 *Martin Zarazik mit MAN Hongkong Chef Matthew Squires*

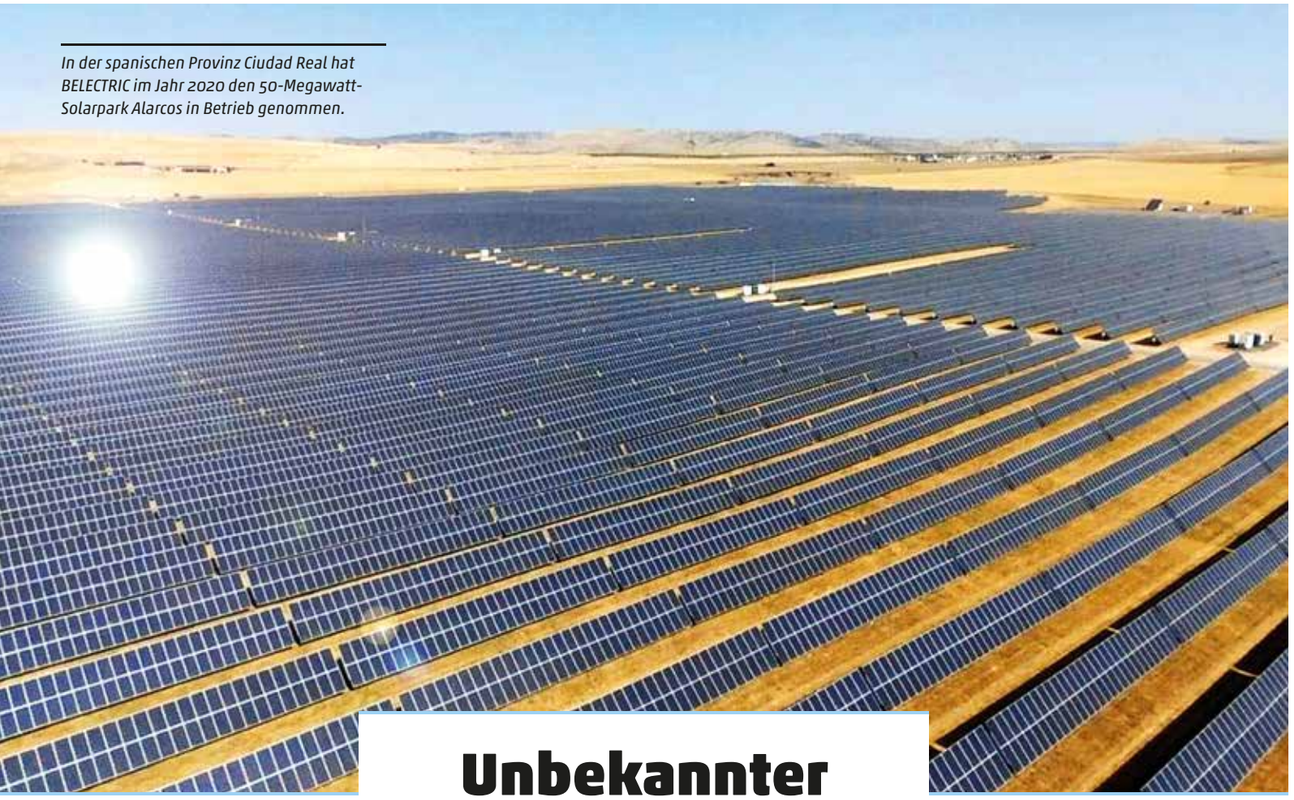
12 *Das MAN Zentrallager Hongkong*

13 *Sonderfahrzeugbau einer Hochdruck-Besenhexe bzw. Straßenkehrmaschine*

14 *Sinnvoller Astschutz im Oberstübchen, auf manchen Linien erforderlich*

15 *Sonderfahrzeugbau Outbreak & Response Control Team, Ambulanzfahrzeug auf Lkw-Chassis mit WAS-Aufbau.*

16 *Sonderfahrzeugbau DoKa, MAN TGL Kipper für Food & Environmental Hygiene Department*



In der spanischen Provinz Ciudad Real hat BELECTRIC im Jahr 2020 den 50-Megawatt-Solarpark Alarcos in Betrieb genommen.

Unbekannter Faktor in der Energiewende

Nach dem Blackout: Führt mehr Solarstrom zu mehr Stromausfällen?

Am 28. April wurden Spanien und Portugal von einem gravierenden Stromausfall überrascht, über dessen Ursachen man zunächst im Dunkeln tappte. Die einen sagen, es habe am Klimawandel gelegen. Die anderen meinen, zu viele Solaranlagen hätten das System aus dem Gleichgewicht gebracht. Beide Erklärungen sind ideologisch motiviert. Sicher ist jedoch: Unser Energiesystem wird komplexer, und das hat weitreichende Konsequenzen. Es wird mehr Regulierung geben, man sollte sich auch auf weitere Störungen einstellen.

Die Auswirkungen dieses Blackouts legten sogar die Telekommunikation in Grönland still: Das dort tätige Unternehmen Tuass betreibt Anlagen in Maspalomas im Süden Gran Canarias. Die Verbindungskabel laufen durch Spanien und wurden deshalb von dem Stromausfall in Mitleidenschaft gezogen. Der weitreichende Ausfall der Stromversorgung betrifft alle Lebensbereiche: Krankenhäuser und Flughäfen, Wärmepumpen und Kühlschränke, Bitcoin-Guthaben und Ladestationen für E-Autos. Der Strom, den wir direkt, also ohne Zwischenspeicherung verwenden, wird zur selben Zeit in einem Kraftwerk hergestellt. Über die Unterschiede der Stromerzeuger hinsichtlich der Grundlastfähigkeit wird rege debattiert; die ökologischen Vorteile grüner Energie werden mit einigen Nachteilen erkauft: Solarstrom und Windkraft hängen von Sonnenschein und Wind ab. Steigt der Anteil dieser Energieträger im Strommix, dann wirken sich auch diese Unwägbarkeiten stärker aus. Strom aus fossilen Energieträgern oder Atomkraft kann gleichmäßiger bereitgestellt werden, hat jedoch andere Nachteile.

Wetterfühlige Stromleitungen? Der portugiesische Netzbetreiber REN führte den Kollaps der Energieversorgung zunächst auf ein „seltenes atmosphärisches Phänomen“ zurück, über das er aber keine genaueren Angaben machte. Ein Cyberangriff wurde ausgeschlossen. Laut REN kam es aufgrund extremer Temperaturschwankungen im Landesinneren von Spanien zu anomalen Schwingungen in den Höchstspannungsleitungen (400 KV). Man bezeichne dieses Phänomen auch als induzierte atmosphärische Vibration, ließ die Firma wissen. Kurz gesagt: Das Wetter kann für Störungen sorgen, die sich auf die Synchronisation zwischen den Kraftwerken auswirken. Das Stromsystem herkömmlichen Zuschnitts beruht auf der Drehung gewaltiger Turbinen, die für Stabilität sorgt. Neuere Systeme mit viel Strom aus Wind- und Sonnenkraft werden nicht durch Schwungräder reguliert, sondern durch Steuerungstechnik, also Elektronik. Mag sein, dass das etwas empfindlicher ist.

Die Erklärung mit atmosphärischen Schwingungen ist aber bereits vom Tisch. Der Kollaps wurde von einem plötzlichen Verlust von etwa 15 GW an Stromerzeugung ausgelöst. Die Ursache dürfte die gleichzeitige Abschaltung von Solaranlagen im Südwesten Spaniens gewesen sein, die zu einer Destabilisierung des Stromnetzes geführt hat. Kurz darauf führten Probleme in der Stromverbindung zwischen Spanien und Frankreich zu einer Abkoppelung der iberischen Halbinsel vom europäischen Stromnetz. Die Auswirkungen des Stromausfalls wurden dadurch verstärkt.

Es ist unbestreitbar, dass die gerade in Spanien und Portugal zahlreich installierten Sonnenkollektoren bei starker Lichteinstrahlung sehr viel Strom liefern und dass auf der iberischen Halbinsel die als Siesta bekannte ausgedehnte Mittagspause aus gutem Grund genau in dem Zeitabschnitt liegt, der im Sommer besonders heiß und sonnig ist. In dieser Zeit wird also, verallgemeinernd gesagt, eher viel Strom erzeugt und eher wenig Strom abgenommen. Wenn das bekannt ist, kann man es regulieren, etwa durch eine Abnahme des überschüssigen Stroms zum Aufladen von Fahrzeugen, für den Betrieb von Klimaanlagen oder für die Erzeugung von Wasserstoff. Die Störung der Synchronisation durch atmosphärische Ereignisse als Ursache inzwischen auszuschließen, könnte in einem umfassenderen Stromsystem ausgeregelt werden, als Beispiele wurden Deutschland und Österreich genannt: Hier gibt es verschiedene andere Kraftwerke, außerdem mehr Nachbarländer, die eine Störung abfedern können.

Solarstrom ist nur in Kombination gut Das spricht grundsätzlich für mehr Vielfalt im Strommix: Den Kraftwerken älteren Zuschnitts könnte die Rolle einer stabilisierenden Masse zufallen. Spanien hingegen hat allein im Jahr 2024 den Stromanteil aus erneuerbaren Energien um 10,3 % gesteigert. Die meisten der installierten Photovoltaik-Anlagen sind nicht regelbar, sie produzieren also Strom unabhängig davon, ob er gerade gebraucht wird oder nicht. Wird es zu viel, schaltet man sie ab. Das spricht nicht prinzipiell gegen Photovoltaik, macht aber die Notwendigkeit einer vorausschauenden Steuerung deutlich. Denn „zu viel Strom“ ist nicht das Problem. Man kann ihn auf energieintensive Verbraucher leiten: Man kann ihn für die Herstellung von Wasserstoff sowie HVO-Kraftstoff verwenden oder hochgelegene Seen vollpumpen, um die so gespeicherte Energie später wieder freisetzen zu können. Gerade Verbraucher mit geringem Wirkungsgrad könnten sich dabei als hilfreich erweisen. Die Schwierigkeit liegt darin, dass die Überversorgung in sehr kurzen Zeitspannen auftritt und die Stromabnahme nicht so schnell eingeschaltet werden kann, wie sich die Erzeuger abschalten lassen.

Auch die Verbraucher können flugs deaktiviert werden. Denn bei zu wenig Strom im Netz werden einfach bestimmte Bereiche abgeschaltet und fallen dadurch sofort als Verbraucher aus. Diese Vorgänge müssen sehr schnell erfolgen, weil es sonst zu größeren Schäden kommen kann. Fallen Kraftwerke aus, benötigen sie zum Anfahren auch selbst wieder Strom. Steht dieser Strom nicht zur Verfügung, können sie auch nicht wieder ans Netz gehen. Bei einem Blackout besteht also die Herausforderung darin, aus kleinen Anfängen heraus nach und nach wieder größere Bereiche mit Strom zu versorgen, bis schließlich das ganze Netz wieder in Betrieb ist. Kraftwerke, die ohne zusätzlichen Strom gestartet werden können, nennt man schwarzstartfähig. Kohle-, Gas- oder Kernkraftwerke benötigen ein funktionierendes Stromnetz, wie auch Solaranlagen auf einen Wechselrichter angewiesen sind (thermische Solaranlagen brauchen Strom für die Steuertechnik und die Kreislaufpumpe). Für den Wiederaufbau des Netzes benötigt man also im ersten Schritt kleine Stromerzeuger, die selbst keinen Strom brauchen. Mit ihrer Energie können dann auch andere Kraftwerke hochgefahren werden. Solar- und Windkraftanlagen benötigen ein vorhandenes Stromnetz, um sich synchronisieren zu können. Diese Energiequelle kann also prinzipiell nicht allein für die Stromerzeugung genutzt werden.

Schon kleine Abweichungen sind kritisch Mit fortschreitendem Hochfahren des Netzes werden die elektrischen Lasten größer und die Zusammenhänge sensibler. Entscheidend für das Zusammenspiel vieler Stromerzeuger ist die genaue Synchronisation des erzeugten Stroms (Frequenz, Spannung und Phasenlage). Die Frequenz (festgelegt auf 50 Hz) ist in Abhängigkeit vom Zuviel oder Zuwenig des vorhandenen Stroms Schwankungen unterworfen. Sinkt die Frequenz unter 49,8 Hz, wird bereits eine Warnung ausgelöst. →

Bei größeren Abweichungen kann das Netz schon zusammenbrechen. Abnahme und Erzeugung müssen daher sorgfältig abgestimmt werden. Um auf Stromausfälle vorbereitet zu sein, werden moderne Netze mit klug verteilten schwarzstartfähigen Kraftwerken geplant, damit diese das zusammengebrochene Netz wieder hochfahren können. Auf diese Weise können verschiedene Regionen unabhängig voneinander wieder ans Netz gehen. Diese Strategie stärkt die Sicherheit des gesamten Systems.

Die Frage der Netzstabilität ist von besonderer Bedeutung, weil fast ganz Europa in einem Verbundsystem zusammengeschaltet wurde. Das ENTSOE-Netz erstreckt sich von Skandinavien bis Kleinasien und Nordafrika. Ist in einem Land zu wenig Strom vorhanden, nimmt man welchen von den Nachbarn hinzu. Gibt es zu viel davon, gibt man ihn ab, weil sonst die Frequenz steigt. Das Gleichgewicht ist an der Frequenz erkennbar. Wenn sie unter 49 Hz abfällt, werden bereits Industriewerke abgetrennt. Unter 47,5 Hz schalten sich die Generatoren ab, unter 47 Hz bricht das Netz zusammen. Die Toleranzgrenzen sind hier also ausgesprochen eng. Dementsprechend gab es immer wieder bedeutende Stromausfälle. Wenn Netzbereiche mit unterschiedlichen Frequenzen zusammengeschaltet werden, können enorme Kräfte freigesetzt werden, die bis zum Bruch von Turbinenwellen führen können. 1965 führte das beim Wasserkraftwerk von Ontario Hydro zur Zerstörung des Maschinenhauses, weil der Rotor herausgeschleudert wurde.

Ein Spiel mit Risikofaktoren Bei der Umstellung unserer Energiewirtschaft samt Lastkraftverkehr auf erneuerbare Energien sind also einige Faktoren im Spiel, die noch gar nicht richtig eingeschätzt werden können. Es wird darüber zu sprechen sein, welche Auswirkungen eine Erhöhung des Anteils von Solar- und Windstrom am Energiemix auf die Netzstabilität hat – insbesondere vor dem Hintergrund einer europaweit sehr stark forcierten Umstellung auf diese Energiequellen. Zweitens muss besser untersucht werden, welche atmosphärischen Störungen für den Zusammenbruch der Stromversorgung ganzer Länder sorgen könnten, wie man dies verhüten kann und ob noch weitere Ursachen denkbar sind. Der Strom aus Photovoltaik-Anlagen braucht offensichtlich eine bessere Bewirtschaftung.

Drittens ist zu bedenken, wie sich ein Stromausfall unmittelbar auf den Straßenverkehr auswirken wird: Bei einem Blackout von 18 Stunden möchte man wirklich nicht mit einem Kühltransporter an einer Ladestation gestrandet sein. Und viertens stellt sich die Frage, wie relevante Verbraucher, zu denen natürlich auch elektrische Lastwagen gehören, sinnvoll in die Stabilisierung des Stromnetzes eingebunden werden können. Schon private Stromkunden, die ihre Energie zum Börsenpreis beziehen, können sich für ihr E-Auto oder die Waschmaschine Zeiten aussuchen, in denen der dann reichlich vorhandene Strom billiger ist. Das ist durchaus sinnvoll. E-Lastwagen könnten zB mit einer App oder mit einer Funktion des Navigationssystems an eine Ladestelle gelotst werden, wenn mehr verbraucht werden sollte. Das ließe sich bestimmt auch mit einem Management der Ruhezeiten kombinieren.

Die Branche braucht sichere Energie Für Transportunternehmen ist die Stabilität der Energieversorgung wichtig, weil sie die Grundlage für Termingenauigkeit und Kalkulationssicherheit ist. Wenn man immer wieder mit Stromproblemen konfrontiert ist, wird der Umstieg auf Elektromobilität zum gefährlichen Spiel. Vorbeugend kann es sinnvoll sein, Ladestellen nicht erst bei leeren Akkus anzufahren, sondern auf eine ausreichende Reserve zu achten, damit das Ziel rechtzeitig erreicht werden kann.

Die Energiewende wird sich nicht allein damit bewerkstelligen lassen, dass man überall Photovoltaik- und Windkraftanlagen installiert, ohne sich Gedanken darüber zu machen, wie sich diese Energieerzeuger in das Gesamtsystem einbinden lassen, ohne dass es instabil wird. Schon gibt es die Überlegung, private Fahrzeuge über ein „intelligentes“ Energiemanagement zum Netzspeicher zu machen. Geschieht dies im großen Maßstab, können Stromüberhänge rasch in diese Verbraucher abgeleitet werden, im umgekehrten Fall ließe sich das Netz durch die vorhandene Speicherkapazität der Fahrzeuge auch stabilisieren. Hierzu können auch die zahlreich vorhandenen ausgemusterten Autobatterien beitragen, die bereits als Stromspeicher genutzt werden: Alte Batterien mit geringer Restkapazität werden zusammengeschaltet und können dann ebenfalls als Puffer die Stromschwankungen im Netz abfedern.

Ob diese Maßnahmen ausreichen werden, die erheblichen Schwankungen der umweltfreundlichen Stromerzeugung abzufedern, steht auf einem anderen Blatt. Der Stromausfall in Spanien und Portugal hat einen Vorgeschmack darauf gegeben, was bei weiter fortschreitender Umstellung wahrscheinlich öfter eintreten wird. Da könnte sich mancher Betrieb seine Dieselfahrzeuge zurückwünschen.

Alexander Glück

MAN Roadshow

Die Neuheiten von MAN erleben und erfahren wie hier in Wörgl/Tirol können Interessierte noch in Leopoldsdorf, Sinabelkirchen und Villach.

Jedes Jahr fix am Plan ist die MAN Roadshow, die sich Lastkraftfahrer und Truckerbabes nicht entgehen lassen. So nutzten viele Interessierte die breite Palette an Fahrzeugen zum intensiven Probefahren, Testen der neuesten Features, den Erfahrungsaustausch unter Kollegen bei guter Gastro und angenehmer Atmosphäre. Besonderen Andrang gab's für die MAN eTrucks und das eMobility Servicepaket. Kunden aus verschiedensten Anwendungsbereichen stellten ihre Fahrzeuge aus – mit vielerlei Aufbauvarianten und Zusatzgeräten wie Kränen. Schließlich ist der enge Austausch mit Aufbauherstellern ein zentraler Bestandteil der DNA von MAN. Und diese Anwendungsorientierung ist auch Kernkompetenz der neuen eTrucks, die darin den MAN-Dieselfahrzeugen in nichts nachstehen.

Die neuen eTrucks bieten bis zu einer Million Konfigurationsvarianten dank einer Vielzahl von Radständen, Fahrerhausversionen, Leistungsklassen, Nebenabtrieben und Batteriekombinationen. Also praktisch wie im Verbrenner-Segment auch.

Roadshow und Fahreindrücke sehen Sie im Video von „Blickpunkt LKW+BUS" auf YouTube.

mehr dazu in unserer App

Die nächsten Roadshow-Termine:

→ 23./24. Mai MAN Leopoldsdorf/NÖ
→ 13./14. Juni MAN Sinabelkirchen/Steiermark
→ 27./28. Juni MAN Villach/Kärnten

Der FUSO Canter

Bereit für (fast) jeden Job, wann immer es darauf ankommt.

Ob konventionell oder elektrisch angetrieben: Die FUSO Canter und eCanter sind die idealen Partner für vielfältige Anwendungen. Die Fahrzeuge zeichnen sich durch ihre besondere Aufbaufreundlichkeit aus, sind wendig, robust und verfügen über eine vergleichsweise hohe Nutzlast.

Für jeden Einsatz gerüstet Der FUSO Canter ist dank eines der kleinsten Wendekreise seiner Klasse, seiner hohen Nutzlast und seiner Vielseitigkeit seit mehr als sechs Jahrzehnten international ein Verkaufsschlager unter den leichten Lkw. In vielen Branchen wie zB im Baugewerbe, im Garten- und Landschaftsbau, im kommunalen Bereich, der Abfallentsorgung, im Einsatz für Handwerksbetriebe oder im innerstädtischen Verteilerverkehr ist der FUSO Canter ein vielseitig einsetzbarer Leicht-Lkw – und zwar in der Dieselvariante genauso wie elektrisch. Auch komplexe Aufbauten lassen sich einfach realisieren.
Gerade Kipperaufbauten mit Kran sowie Hubsteiger sind typische Anwendungen für den FUSO Leicht-Lkw im Baugewerbe. Ab dem vierten Quartal bietet FUSO den eCanter mit einem neuen Batterie-Layout im Fahrgestell an und macht damit auch solche Aufbauten mit der vollelektrischen Fahrzeugvariante möglich. Die Batteriepakete werden nach hinten verschoben und der freigewordene Raum zwischen Fahrerkabine und Batteriepaket ermöglicht den Anbau der notwendigen Stützen für die Aufbauten.
Neben der Erweiterung des elektrischen Portfolios, kündigt FUSO eine Neuerung beim konventionellen Canter an: FUSO Canter Modelle sind zukünftig optional auch für die Betankung mit Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), einem erneuerbaren Kraftstoff, verfügbar. Der Verkaufsstart ist für Ende des Jahres geplant. HVO bietet den Vorteil reduzierter CO_2-Emissionen im Vergleich zu herkömmlichem Diesel.

Über den FUSO Canter Das Fahrzeug mit Dieselantrieb ist in fünf Gewichtsklassen (3,5 t bis 8,55 t), mit sechs Radständen (2.500 mm bis 4.750 mm), drei starken Motoren (130 bis 175 PS) und drei Kabinenvarianten Standard (1,7 m Breite), Komfort (2,0 m) und Doppelkabine (2,0 m) erhältlich. Der FUSO Canter zeichnet sich durch seine hohe Nutzlast aus. Der FUSO Canter 7,49-Tonner bietet im direkten Vergleich die größte Fahrgestelltragfähigkeit und damit die höchste Nutzlast aller Leicht-Lkw und Vans in der Klasse zwischen 7 t und 7,5 t zGG auf dem europäischen Markt. Mit einem Wendekreis von 10,2 m bei einem Radstand von 2.500 mm ist der Leicht-Lkw ähnlich agil wie ein Pkw.

Die Elektro-Variante eCanter Das neueste Modell des elektrischen FUSO eCanter ist seit 2023 als Serienmodell erhältlich. Kunden haben die Wahl zwischen sechs Radständen von 2.500 bis 4.750 mm sowie einem zulässigen Gesamtgewicht von 4,25 bis 8,55 t. Die Tragfähigkeit der Fahrgestelle liegt bei bis zu 5 t. Angetrieben wird der Next Generation eCanter wahlweise von einem 110 kW oder 129 kW starken Elektromotor mit optimiertem Antriebsstrang und 430 Nm Drehmoment, die maximale Geschwindigkeit beträgt 89 km/h (abgeregelt).
Je nach Radstand stehen drei verschiedene Batteriepakete zur Verfügung: S, M und L. Die Batterien verwenden dabei die Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP). Diese zeichnen sich vor allem durch eine lange Lebensdauer und mehr nutzbare Energie aus. Das Batteriepaket in der S-Variante verfügt über eine Nennkapazität von 41 kWh und ermöglicht eine Reichweite von bis zu 70 km . Bei der M-Variante beträgt die Nennkapazität 83 kWh, die Reichweite liegt bei bis zu 140 km. Die L-Variante als stärkstes Paket bietet eine Nennkapazität von 124 kWh und eine Reichweite von bis zu 200 km. Das ist weit mehr als die üblicherweise im leichten Verteilerverkehr pro Tag zurückgelegte Distanz. Durch Rekuperation lässt sich die Reichweite noch weiter erhöhen, was gleichzeitig die Ladepausen minimiert.

Safety first Bei allen FUSO-Modellen wird auch das Thema Sicherheit großgeschrieben. U. a. kommen Canter und eCanter Next Generation mit dem Notbremsassistent Active Brake Assist 6 (ABA6) mit Mehrspurüberwachung. Der Active Brake Assist reagiert auf sich bewegende oder stehende Personen oder Objekte und reagiert bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h mit einer Vollbremsung.
Der Blind Spot Information Assist überwacht nicht nur die Beifahrerseite, sondern auch die Fahrerseite. Bei Geschwindigkeiten, die höher als 30 km/h sind, übernimmt der Blind Spot Information Assist darüber hinaus die Funktion eines Spurwechsel-Assistenten: Er informiert den Fahrer über ein Objekt auf Fahrer- oder Beifahrerseite.
Der Canter und auch der vollelektrische eCanter werden für den europäischen Markt im Mitsubishi Fuso Truck Europe Werk in Tramagal, Portugal, und für alle weiteren Märkte im Werk der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation in Kawasaki, Japan, produziert.
www.fuso-trucks.at

1 *FUSO Canter 6S15, 6,0 t, S-Kabine, mit WEHA Pritschenaufbau mit Kran*

2 *FUSO Canter 9C18e, 8,55 t, Komfort-Kabine, mit Müllentsorgungsaufbau*

3 *FUSO eCanter 9C18e, 8,55 t, Komfort-Kabine, mit Kofferaufbau*

4 *FUSO eCanter 9C18e, 8,55 t, Komfort-Kabine, mit Abrollkipper*

Dank der Luft- und Raumfahrtindustrie ist der Volvo FH Aero jetzt noch aerodynamischer und kraftstoffeffizienter – und spart täglich sowohl CO_2 als auch Betriebskosten.

Gegen alle Winde

Volvo Trucks bringt Aerodynamik auf ein neues Niveau – inspiriert von der Luftfahrtindustrie.

Volvo Trucks führt neue aerodynamische Verbesserungen ein, indem das Unternehmen ein bewährtes Konzept aus der Luftfahrtindustrie auf seine schweren Lkw überträgt. Dezente, aber wirkungsvolle Änderungen am Fahrerhaus reduzieren den Luftwiderstand, den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen erheblich. Volvo hat kürzlich mit dem Volvo FH Aero den „Green Truck Award 2025“ gewonnen – dank eines hocheffizienten Motors und des neuen aerodynamischen Aero-Fahrerhauses. Dies war jedoch auch der erste echte Praxistest für die neueste Technologie von Volvo zur Verringerung des Luftwiderstands.

Luftstromstabilisatoren am Fahrerhaus, verlängerte Luftleitbleche und geänderte Chassis-Verkleidungen sind dezente, aber wirkungsvolle Optimierungen, die die Aerodynamik deutlich verbessern. Dadurch können Reichweite, Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen zusätzlich zu den bereits erzielten Effizienzsteigerungen um bis zu 2 % verbessert werden. Der Volvo FH Aero mit diesen aerodynamischen Verbesserungen ist damit bis zu 7 % sparsamer als der bisherige Volvo FH.

Die neuen Merkmale sind ab sofort für Kunden erhältlich, die nach den neuesten Entwicklungen im Bereich des kraftstoffsparenden Schwertransports suchen. Sie werden in verschiedenen Kombinationen für die Modelle Volvo FH, FH Aero und FM (Luftstromstabilisatoren sind nur für den Volvo FH und FH Aero erhältlich) angeboten. Die Vorteile gelten für alle Antriebsarten – Elektro-, Gas- und Diesel-Lkw.

„Die Zeit, die wir in Simulationen und im Windkanal verbracht haben, hat sich ausgezahlt – mit diesen neuen Fahrerhausmodifikationen bauen wir auf den großen aerodynamischen Verbesserungen des letzten Jahres auf, von denen unsere Kunden profitieren werden“, sagt Jan Hjelmgren, Head of Product Management, Volvo Trucks.

Die wichtigste Neuerung sind die Luftstromstabilisatoren an den oberen Ecken des Fahrerhauses neben der Windschutzscheibe. Ein sorgfältig entworfenes Muster aus kleinen, schräg gestellten Lamellen lenkt den Luftstrom um die Ecken des Fahrerhauses.

„Wir haben unkonventionelle Wege beschritten und eine Technik verwendet, die normalerweise bei Flugzeugen, Formel 1-Rennwagen und Windturbinen zum Einsatz kommt. Die oberen Ecken des Fahrerhauses sind aerodynamisch äußerst kritisch, und dank unseres neuen Kameraspiegelsystems konnten wir hier neue Potenziale erschließen – durch den Einsatz kleiner Lamellen, die den Luftstrom im Mikrobereich steuern und so einen makroskopischen Effekt erzielen. Diese Erkenntnisse werden es uns auch ermöglichen, in Zukunft weitere aerodynamische Konzepte einzuführen“, erklärt Anders Tenstam, Senior Technology Expert Aerodynamics bei Volvo Trucks.

Die Luftstromstabilisatoren verbessern nicht nur die Aerodynamik vor dem Fahrerhaus, sondern schaffen auch bessere Voraussetzungen für zwei weitere Optimierungen: um 50 mm verlängerte Luftleitbleche, die den Abstand zwischen Fahrerhaus und Auflieger verringern, und modifizierte Chassis-Verkleidungen, die eine bessere Ausrichtung mit dem hinteren Kotflügel ermöglichen.

Diese drei neuen Merkmale ergänzen sich nach dem Prinzip 1 + 1 = 3, d. h., der Gesamteffekt ist größer als die Summe der Einzeleffekte.

Der neue Volvo FH Aero zeigt, wie effektiv die Aerodynamik zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz eines modernen Lkw beitragen kann. Durch eine Verlängerung des Fahrerhauses um 24 cm und verschiedene Modifikationen zur Verringerung des Luftwiderstands erzielt der Volvo FH Aero erhebliche Kraftstoffeinsparungen – insbesondere bei den hohen Laufleistungen eines Fernverkehr-Lkw.

mehr dazu in unserer App

MAN Charge&Go

Einzigartige nutzfahrzeugspezifische Lösung für das öffentliche Laden

Ab sofort ist der neue Ladeservice MAN Charge&Go für alle Kunden markenunabhängig erhältlich. Er erleichtert das Auffinden von Lkw-kompatiblen Ladepunkten in ganz Europa und ermöglicht mit einer Ladekarte das unkomplizierte Bezahlen des Ladestroms zu attraktiven Konditionen. Eine Besonderheit von MAN Charge&Go ist der einzigartige MAN eTruck ready-Standard. Aktuell umfasst das Lkw-kompatible Ladenetz rund 650 Standorte. Bereits Ende 2025 werden rund 1.000 Ladestandorte dem eTruck ready-Standard entsprechen. Darüber hinaus wird die Ladekarte von MAN Charge&Go an über 15.000 weiteren Ladestandorten europaweit akzeptiert. Die Kunden profitieren zudem vom kontinuierlichen Ausbau des Ladenetzes.

Das Laden an öffentlichen Ladesäulen ist für den Kunden ein wichtiges Kriterium im Entscheidungsprozess für batterie-elektrisch angetriebene Lkw. Damit das Laden in der Öffentlichkeit nicht an ungeeigneten Pkw-Ladesäulen endet, hat MAN den eTruck ready-Standard entwickelt. Dieser hilft den Kunden, Lkw-kompatible Ladepunkte zu finden. Rangierfähigkeit und Höhen- bzw. Gewichtsbeschränkungen zählen zu den Kriterien des eTruck ready-Standards. In der digitalen Karte von MAN Charge&Go werden die Lkw-kompatiblen Ladepunkte in zwei Abstufungen aufgeführt: eTruck ready sowie eTruck limited. Während eTruck ready uneingeschränkte Lkw-Ladepunkte ausweist, sind bei den als limitiert gekennzeichneten Ladepunkten Einschränkungen – zB in puncto Fahrzeuglänge – vorhanden.

Die einfache und zuverlässige Abwicklung des Ladevorgangs an Ladesäulen unterschiedlicher Anbieter steht im Zentrum von MAN Charge&Go. Mit der dazugehörigen Karte authentifiziert sich der eTruck-Fahrer an der Ladestation, im Hintergrund wird der Bezahlvorgang abgewickelt. Der Ladeservice wurde so entwickelt, dass auch gemischte Flotten das Angebot nutzen können. Eine konsolidierte und transparente Rechnung sorgt am Monatsende für den Überblick über die Ladekosten der gesamten Flotte an allen benutzten Ladepunkten. MAN Charge&Go nutzt dafür das Ladenetz mit Preferred Partnern von TRATON Charging Solutions. Das garantiert attraktive Konditionen für die Nutzer. Kunden profitieren darüber hinaus vom 24/7-Support durch die Experten von MAN Mobile24.

MAN Charge&Go ist eingebunden in das digitale Ökosystem von MAN. Das unterstützt ein komfortables und zeitsparendes Planen und Arbeiten für Disponenten und Fahrer. In der Praxis bedeutet es zB, dass die Ladestandorte im Fahrzeug oder in der MAN DriverApp angezeigt werden können. Die volle Transparenz über die Ladekosten sowie den Überblick über die Ladekarten erhalten Kunden zu jedem Zeitpunkt im MAN Charge&Go Service Portal.

MAN TGX
GOLDEN LION.
DIE LEGENDE WIRD 25.

Limited Edition

Die Hommage an den **F2000 Golden Lion** des Jahres 2000:

Gold und feinstes Leder beim **MAN TGX Golden Lion** 2025 – diese luxuriösen Ausstattungshighlights sind hier sichtbare Akzente von Leistung, Design und MAN-typischer Wertigkeit.

Weitere Infos erhalten Sie bei Ihrem MAN Ansprechpartner.

MAN

Safety Coach auf Europa-Tour

Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach – OMNIplus Service – digitale Dienste.

Im Rahmen einer Testfahrt, die durch ganz Europa führte, konnten wir kürzlich die neueste Evolutionsstufe des Mercedes-Benz Tourismo auf der Fahrt von Salzburg nach Stuttgart testen.
Bei OMNIplus BusWorld in Salzburg übernehmen wir den 12,30 m langen Hochdeckerbus Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach. Die im Gelbton „Yellowstone“ gehaltene Lackierung mit einem speziellen Safety Coach Dekor ist auffällig und soll auf eindrückliche Weise die besonders hohe Sicherheit des Fahrzeugs auf Reisen zum Ausdruck bringen. Glänzende Leichtmetallräder unterstreichen den eleganten Auftritt des Busses und senken dabei das Gewicht des zweiachsigen Hochdeckers.

Sicherheits- und Assistenzsysteme Unser Testfahrzeug ist mit einer unglaublichen Anzahl an Sicherheits- und Assistenzsystemen ausgestattet, die unsere Testfahrt noch sicherer und bequemer gestaltet. Der nochmals leistungsfähigere Notbremsassistent Active Brake Assist 6 ist ebenso an Bord wie der Abbiegeassistent Sideguard Assist 2, der völlig neue Frontguard Assist und der neue Verkehrszeichenassistent (Traffic Sign Assist), der den Fahrer vor überhöhter Geschwindigkeit warnt. Zusätzlich kommen Spurassistent (SPA), Aufmerksamkeitsassistent (AtAs), Reifendruckkontrolle TPM (TirePressure Monitoring), Abstandsregeltempomat (ART) mit Zusatzfunktion Stop-and-Go, Attention Assist (AtAs), Bremsassistent (BA), Dauerbrems-Limiter (DBL), elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), Regen-Licht-Sensor sowie 360°-Kamerasystem zum Einsatz.

Cockpit und Innenraum elegant und übersichtlich Beim Betreten des Tourismo durch den vorderen breiten Einstieg fällt uns gleich der beleuchtete Markenschriftzug „Mercedes-Benz“ in der oberen Trittstufe auf. Nachdem wir auf dem vielfach verstellbaren, drehbaren, beheizten und sogar klimatisierten Fahrersitz Platz genommen haben, blicken wir auf ein fahrerbetont geformtes Cockpit. Unser Testfahrzeug ist mit der gehobenen Ausführung des Cockpits, dem „Cockpit Comfort Plus“ ausgestattet. Es überzeugt durch Übersichtlichkeit und hervorragend ablesbare Instrumente. Zwischen den Instrumenten ist zudem ein großes Display angeordnet, das uns über eine Vielzahl von wichtigen Informationen über das Fahrzeug versorgt. Über das Leder-Multifunktionslenkrad besteht die Möglichkeit, viele Funktionen des Fahrzeugs zu steuern, ohne die Hände vom Steuer nehmen zu müssen.
Der Fahrgastraum wirkt mit seinem Bodenbelag in Holzoptik und dem in den Farben grau und anthrazit gehaltenen Innenraum ausgesprochen elegant und zugleich behaglich. Einen spannenden und besonderen Kontrast setzen die Seitenfalten der Luxline-Bestuhlung und die Vorhänge, die in der kräftigen Farbe Gelb gehalten sind.

Motor, Getriebe und Achsen Bei Motor, Getriebe und den Antriebsachsen handelt es sich um omnibusspezifische Komponenten, die alle aus einer Hand kommen und dabei den Stern tragen. Unser Testfahrzeug ist mit der Spitzenmotorisierung, dem Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 470, ausgerüstet. Er leistet maximal 456 PS (335 kW) und bringt es auf ein maximales Drehmoment von 2.200 Nm. Auf unserer Fahrt auf Überlandstrecken und Autobahnen zwischen Salzburg und Stuttgart gefällt dieses Aggregat mit seinem spontanen Ansprechverhalten und seiner hohen Durchzugskraft bereits bei niedrigen Drehzahlen. Besonders angenehm und komfortabel zeigte sich die Motorisierung durch einen auffallend leisen und ruhigen Motorlauf. Der sechste Safety Coach weist die größte Anzahl an Sicherheits- und Assistenzsystemen auf. Das nutzten wir bei der Testfahrt voll und ganz.

Die Kraftübertragung übernimmt das vollautomatisierte Achtganggetriebe Mercedes-Benz GO 250-8 PowerShift. Das Omnibusgetriebe ist mit seiner progressiven Stufung und einer weiten Übersetzungsspanne präzise auf den Einsatz in Reisebussen abgestimmt. Das Getriebe überzeugt uns in allen Situationen durch schnelle und komfortable Schaltungen. Ein Kriechmodus ermöglicht gefühlvolles Rangieren allein mit dem Bremspedal wie bei einem Wandler-Automatikgetriebe.
Die Achsübersetzung des Testwagens (i = 3,583) entspricht einer Drehzahl von exakt 1.189 U/min bei Tempo 100 km/h im höchsten Gang. Mit dieser Übersetzung gleitet der Hochdecker besonders leise, aber auch kraftstoffsparend über Autobahnen und Überlandstrecken.

OMNIplus Service Um ein Nutzfahrzeug wie den Mercedes-Benz Tourismus Safety Coach wirtschaftlich betreiben zu können, ist ein kompetenter und zuverlässiger Service besonders wichtig. OMNIplus, die Service Marke von Daimler Buses, betreibt das dichteste Servicenetz in Europa mit über 600 Stützpunkten. OMNIplus teilt seine Stützpunkte in drei Leistungskategorien BusWorld, BusPort und BusPoint ein.
BusWorld bietet dem Kunden das höchste Leistungsniveau. Sie bieten höchste Teileverfügbarkeit, Teilnahme am OMNIplus 24 Stunden-Service, Spezialwerkzeuge und verlängerte Öffnungszeiten. Das Spektrum der Leistungen umfasst Fachwerkstatt, Elektrowerkstatt, Karosserie und Lackierung, Diagnosebahn, Neuwagenaufbereitung und Waschstraße. Der Service gilt gleichermaßen für Reisebusse, Überlandbusse und Niederflurstadtlinienbusse mit Dieselantrieb oder batterieelektrischen Antrieb.
Bereits über 100 Servicestandorte von OMNIplus sind für die Wartung und Reparatur von vollelektrischen Omnibussen wie dem Mercedes-Benz eCitaro und dem künftigen eIntouro zertifiziert. Die Servicemitarbeiter in diesen Servicestützpunkten sind speziell für den Umgang mit Elektrofahrzeugen geschult. Die Basis bildet ein moderner Hochstand, damit an den Komponenten auf dem Dach des Mercedes-Benz eCitaro sicher und effizient gearbeitet werden kann.
BusPort Servicewerkstätten führen alle Wartungen und Reparaturen für Omnibusse der Marken Mercedes-Benz und Setra durch. Diese Servicestützpunkte verfügen über busspezifisches Spezialwerkzeug sowie entsprechende Diagnosegeräte. Die Ersatzteilbevorratung entspricht dem OMNIplus BusPort Standards.

1 *Unser Testfahrzeug Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach auf der Etappe Salzburg-Stuttgart*

2 *Beleuchteter Markenschriftzug in der obersten Trittstufe*

3 *Cockpit Comfort Plus – der Name ist Programm. Die 360°-Kamera dient der Rundum-Sichtbarkeit.*

4 *Der Fahrgastraum wirkt in den Farben grau und anthrazit besonders elegant.*

5 *Aufgeräumt und übersichtlich: die Anzeigedaten*

6 *Mit dem Safety Coach präsentiert Daimler Buses regelmäßig die neuesten Entwicklungen im Bereich Bussicherheit.*

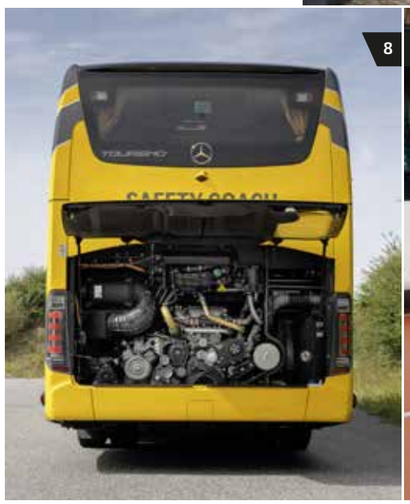
→

7 *Ankunft mit dem Tourismo Safety Coach am Flughafen Stuttgart*

8 *Der OM 470-Motor imponiert mit hoher Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen.*

9 *Die OMNIplus BusWorld Werkstatt in Salzburg*

mehr dazu in unserer App



BusPoint Servicewerkstätten sind OMNIplus Notdienst Stützpunkte, die Pannenhilfe und Reparaturen im Rahmen des OMNIplus 24 Stunden-Service leisten.

Betreiber von Omnibussen der Marken Mercedes-Benz und Setra können sich im Falle einer Panne oder Störung außerhalb der Öffnungszeiten auf den OMNIplus 24 h Service verlassen, der europaweit einheitlich erreichbar ist (00800 4020 4020). Optimierte Bestell- und Logistikprozesse sichern eine schnelle Teileverfügbarkeit, meist innerhalb von 24 Stunden. Zunehmend werden Ersatzteile direkt vor Ort mittels 3D-Druck hergestellt, wobei die 3D-Druckteile über dieselbe Funktionalität und Zuverlässigkeit verfügen wie Teile aus konventioneller Fertigung.

OMNIplus On Uptime pro Um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern, sind digitale Dienste aus dem Omnibus nicht mehr wegzudenken. Ausfallzeiten und damit die Gesamtbetriebskosten können mit digitalen Diensten und der dazugehörenden Konnektivität reduziert werden, was die Wirtschaftlichkeit des Omnibusses erhöht.

Daimler Buses bietet ab sofort vorübergehend für alle neu ausgelieferten Omnibusse das „Digital Services Package“ als kostenlose Option an. Käufer neuer Dieselfahrzeuge erhalten drei Jahre lang einen kostenlosen Zugang zu den digitalen Diensten. Käufer batterieelektrischer Fahrzeuge können die digitalen Dienste sechs Jahre lang kostenlos nutzen.

Omnibussen von Mercedes-Benz und Setra und liefert dabei wichtige Diagnoseinformationen, die in Echtzeit zum Kunden bzw. zum bevorzugten Servicestützpunkt übertragen werden. Diese Informationen ermöglichen es, sich auf notwendige Wartungs- oder Reparaturarbeiten vorzubereiten. OMNIplus On Uptime pro System überwacht permanent alle relevanten Fahrzeugsysteme. Dadurch können Reparatur- und Wartungsarbeiten optimiert werden, wodurch Servicezeiten und damit auch Kosten reduziert werden. Zusätzlich schützt das System vor möglichen Folgeschäden.

Ein wichtiger Bestandteil des Digital Services Package ist die Batterieüberwachung OMNIplus On Battery Monitoring in der Elektobusflotte. Dabei erhält der Flottenbetreiber nicht nur detaillierte Informationen zum Zustand der Hochvoltbatterien, sondern auch konkrete Handlungsempfehlungen zur Verlängerung der Batterie-Lebensdauer.

Ein weiterer Aspekt des Digital Services Package ist der Dienst OMNIplus On monitor, der nicht nur die Verbrauchswerte von Bussen mit Verbrennungsmotor erfasst und analysiert, sondern auch den Energieverbrauch des eCitaro exakt auswerten kann. Um einen besseren Vergleich zwischen einzelnen Fahrzeugen zu ermöglichen, kann der Verbrauch gesondert nach Traktion und Nebenverbrauchern wie Heizung oder Klimaanlage ausgewertet werden. Das ermöglicht wiederum Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs, beispielsweise durch gezielte Fahrerschulungen.

Unser Fazit Auf unserer Testfahrt von Salzburg nach Stuttgart zeigte sich die neueste Evolutionsstufe des Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach mit seinen modernen Sicherheits- und Assistenzsystemen von seiner besten Seite. Bewusst wurde uns aber auch, dass das wirtschaftliche Betreiben eines Omnibusses ohne moderne digitale Dienste und dem besten Service im herausfordernden Wettbewerb kaum mehr möglich ist. *Harald Pröll*

DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

Die Synthese aus Design und Funktionalität führt zu komfortablen und flexiblen Optionen, die Fahrgäste und Fahrer gleichermaßen schätzen - mit Sicherheit. Das Gerippe aus hochfestem Edelstahl sowie eine umfangreiche Serienausstattung unterstreichen die Qualität. Die Mitnahme von bis zu 90 Fahrgästen bei maximaler Batteriekapazität von 462 kWh sowie seine Gesamthöhe von 3,20 Metern machen ihn zu einem effizienten und wirtschaftlichen Vertreter im vollelektrischen Stadtbussegment.

SINCE 1995 MCV 30

Anbieter: MCV Deutschland GmbH, Ziegelwiese 1c, 59909 Bestwig

www.mcv-de.com

1

Premium auf ganzer Linie

Tieber Reisen schickt drei neue Setra-Busse auf Reisen.

Seit 1961 sind Tieber-Busse auf den Straßen Europas unterwegs. Luxuriös ausgestattete Reise- und Bistrobusse des steirischen Paradeunternehmens bringen Fahrgäste besonders komfortabel ans Reiseziel. Die eindrucksvolle Busflotte des Judenburger Familienunternehmens wurde kürzlich um drei weitere Setra-Premiumbusse erweitert. Die Präsentation der neuen Busse erfolgte im Rahmen eines Galaabends im Busterminal in St. Peter ob Judenburg mit 120 geladenen Gästen. Neben exzellenter Küche und Entertainment genossen die Gäste die drei Hauptakteure des Abends: den Doppelstockbus mit 70 Sitzplätzen und einem Bistrobereich mit Küche im Unterdeck, einen Luxusbus mit 50 Sitzplätzen in Vollleder und mit Panorama-Glasdach sowie einen Lounge-Bus mit 38 Sitzplätzen und einer Clubecke im Heck. Alle drei Fahrzeuge sind mit einem Multimedia-System der neuesten Generation ausgestattet. Somit verfügt jeder Sitzplatz über einen Touchscreen mit Musik und aktuellem Filmangebot. Selbstverständlich sind alle Busse mit sämtlichen Assistenzsystemen neuester Generation bestückt. Schließlich pflegt Tieber seit Jahrzehnten sicheres und entspanntes Reisen. Als selbstständiger Busreiseveranstalter und in Kooperation mit besten Reiseveranstaltern zeigt Tieber seinen Kunden per Bus, Flugzeug oder Schiff die ganze Welt. *www.tieber.at*

2

3

4

1 *Diese drei neuen Setra-Busse ergänzen den Fuhrpark von Tieber-Reisen.*

2 *Ein echter Hingucker – der VIP Lounge-Bus*

3 *Bistro-Bereich im Unterdeck des Setra 531 DT*

4 *Clubecke im Heck des Setra 515 HD*

Ihr Partner für Ihre BUS-Flotte

Sääf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem BUS-Markt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

T 01 53 32 089
M 0676 51 07 577
E office@saaf.at
W www.saaf.at

Miete oder Kaufmiete möglich

BUS-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

- Geringere Anzahlung als bei einer Leasing-Finanzierung
- Bonitätskriterien sind flexibel
- Abwicklung innerhalb weniger Tage
- Abschreibungsaufwand tragen wir

5 6 7 8

5 *Fahrgastraum mit Vollledersitzen incl. Kopfstützen und Panorama-Glasdach im Setra 516 HDH*

6 *Azimut Touchscreen-Multimedia-System in allen Bussen verbaut*

7 *Präsentation des Setra 531 DT, 54 Sitzplätze im Oberdeck und 16 Bistro-Tischplätze im Unterdeck, mit Küche, Bierzapfanlage, Geschirrspüler*

8 *Claudia und Peter Tieber (Mitte) mit Thomas Bischof (re.) und Rene Kleinferchner-Hirsch (li.)*

Zwölf Wasserstoffbusse

Wrightbus hat Nullemissionsbusse an die WestVerkehr GmbH geliefert.

Die Busse kommen nicht allein: Ergänzend hat Wrightbus ein europäisches Servicezentrum in Brühl bei Köln eröffnet. „Unter der Marke ‚AllServiceOne' wartet und pflegt unser Expertenteam hier, im Herzen Europas, Busse aller Art", so Gales, „also auch von anderen Herstellern und mit unterschiedlichen Antriebsarten." Die Servicezentrale inklusive Ersatzteillager in Brühl sei der erste Schritt auf dem Weg zu einem umfassenden Netzwerk von Service Centern auf dem Kontinent. Im Vereinigten Königreich existiere schon solch ein ausgeklügeltes Netz.

2024 hatten die Nordiren ihre ersten Busse auf das europäische Festland gebracht: 31 Kite Hydroliner fahren inzwischen für die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK). Von dort liegen weitere Bestellungen für acht Wasserstoffbusse bis Ende 2025 vor, mit der Option auf mehr. Zusätzliche Buslieferungen für die Saarbahn GmbH (28 Kite Hydroliner), die Cottbusverkehr GmbH mit der Spree-Neiße-Cottbusverkehr GmbH (46 Kite Hydroliner) und die Vestische Straßenbahnen GmbH (5 Kite Hydroliner FCEV) stehen auf dem Plan. Mit der aktuellen Integration der Kite Hydroliner in ihre Flotte ist WestVerkehr nun einen großen Schritt weiter auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Der „Kite Hydroliner FCEV" eignet sich mit seiner hohen Reichweite von bis zu 1.000 km hervorragend für lange Fahrstrecken. Das Volltanken dauert weniger als zehn Minuten. Bis zu 90 Passagiere finden in Einzeldeck-Bussen von Wrightbus Platz. Die Busse für WestVerkehr entsprechen den hohen Anforderungen des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und der European General Safety Regulation (GSR2).

„Wir freuen uns sehr, dass nach der RVK nun auch WestVerkehr unsere emissionsfreien Wasserstoffbusse auf Nordrhein-Westfalens Straßen bringt", erklärte Jean-Marc Gales, CEO der Wrightbus-Gruppe. „Das nützt der Umwelt und sorgt dafür, dass die Menschen in der Region bessere Luft atmen. Was uns ebenso viel bedeutet, ist die ausgezeichnete partnerschaftliche Zusammenarbeit mit ‚der West'. Ganz herzlich danken möchte ich Geschäftsführer Udo Winkens und seinem Team. Dank gebührt auch unseren eigenen hervorragenden Ingenieuren und Designern in Nordirland, den Produktionsteams, der Produktentwicklung sowie den Vertriebs- und Serviceteams. Auf die Kite Hydroliner können wir alle zusammen sehr stolz sein."

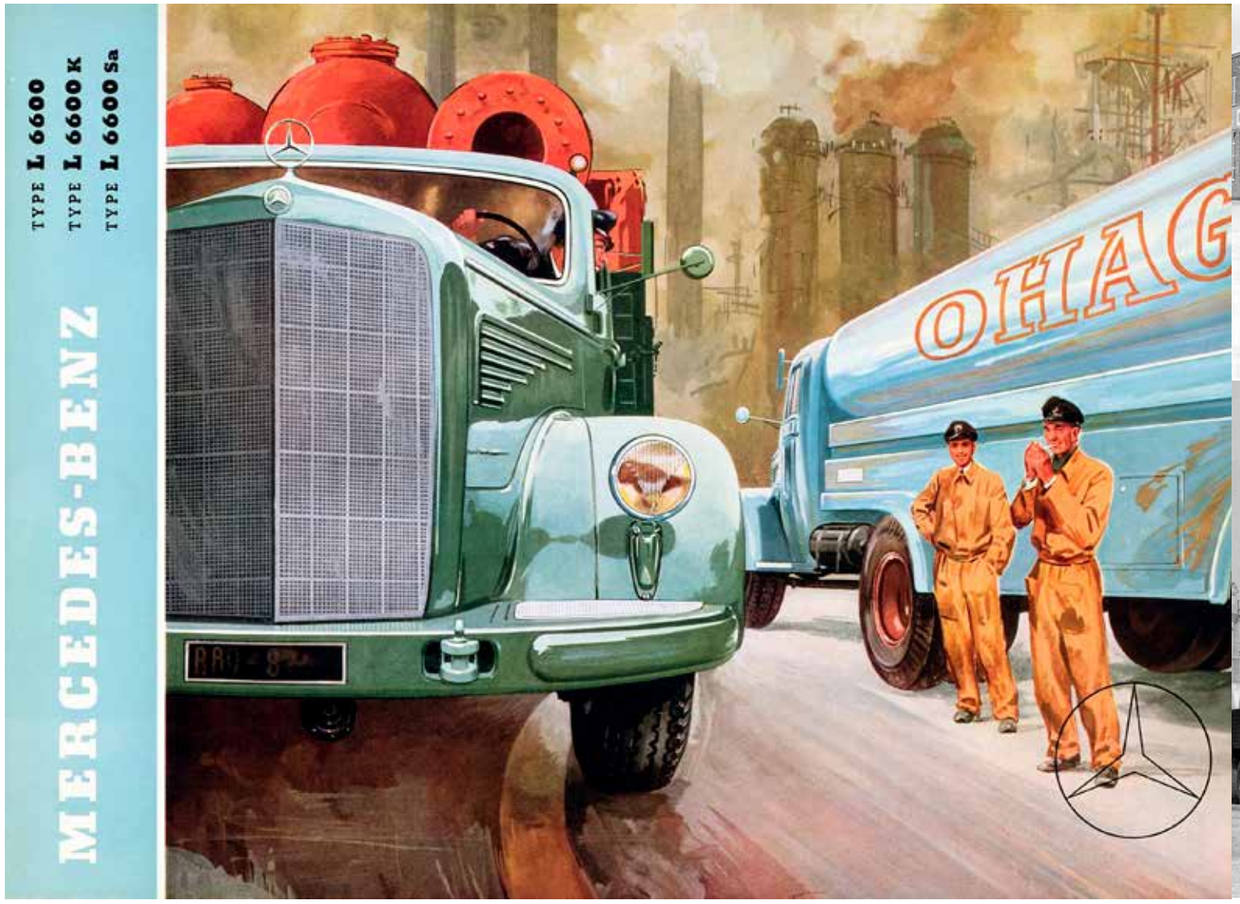
Hartmut Höppner, Staatsekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr: „Die Anschaffung von Wasserstoffbussen bietet einen echten Mehrwert: Sie sind leiser, umwelt- sowie klimafreundlicher und leisten so einen Beitrag zu einer höheren Umwelt- und Lebensqualität für die Menschen in unseren Städten und Dörfern. Mit der Nutzung neuer Technologien sinken der Lärmpegel und die Schadstoffbelastung. Als BMDV unterstützen wir daher gerne mit 3,4 Mio. Euro die Initiative der WestVerkehr GmbH zur Umstellung auf alternative Antriebe. Diese ist eine gute Nachricht für die Bürgerinnen und Bürger in der Region sowie für den Klima- und Umweltschutz."

WestVerkehr-Geschäftsführer Udo Winkens (re.) und der Managing Director Europe Buses von Wrightbus, Erhan Eren (li.), feierten die offizielle Übergabe der „Kite Hydroliner" an das Nahverkehrsunternehmen im westlichsten Kreis Deutschlands.

ALLES ÜBER BUSSE UND DIE **MENSCHEN**, DIE SIE BEWEGEN! WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG

busworld® EUROPE BRUSSELS
4-9 OCT 2025

DIE ANDEREN **BUSWORLD AUSSTELLUNGEN**
SOUTHEAST ASIA **JAKARTA** | 20-22 MAY 2026
TÜRKIYE **ISTANBUL** | 17-19 JUNE 2026



1 2

3 4

Kommt wie gerufen

Er schaffte es vom Fleck weg zum Bestseller, war aber ansonsten beileibe kein Lkw der Superlative. Der L 6600, der bei Mercedes in der Nachkriegszeit ein neues Kapitel bei den Schweren aufschlug, kann als stattlicher Coup gelten.

Er kam zur rechten Zeit und wusste Maß zu halten: Anno 1950 sind die Währungen in Österreich und Deutschland grob gesagt gerade mal zwei Jahre alt. Der Marshallplan zeigt Wirkung; die Wirtschaft soll von nun an für lange Jahre nur eine Richtung kennen: aufwärts.

Das spiegelt sich auch im Lkw-Geschehen der Zeit. Ende der 40er-Jahre kommen die ersten neuen Modelle von Rang. Büssing bringt die neuen Typen L 5500 und L 8500, MAN experimentiert mit einem brandneuen V8. Nachdem die Alliierten in der direkten Nachkriegszeit mehr als 150 PS verboten hatten, geht der Ehrgeiz der Avantgarde nun in Richtung 200 PS: Kaelble bringt zur IAA 1951 einen V8 mit genau dieser Leistung, Henschel fährt eine 190 PS starke Sattelzugmaschine auf, die dafür gleich zwei Motoren à 95 PS ins Feld führt. Krupp generiert die gleiche Zahl an Pferdestärken im legendären Titan via Zweitakter, ebenfalls im Motoren-Doppelpack.

Mercedes indes hält sich eher vornehm zurück und betreibt Modellpolitik mit Bedacht. Schon 1949 hatten die Mannen vom Stern von Mannheim aus den kleinen L 3250 ins Rennen geschickt, der sich bald als Everybodys Darling erweisen sollte. Im Jahr darauf folgt der L 6600 als erste Neukonstruktion für höhere Tonnagen, dem es vielleicht ein wenig an Glamour fehlt, der aber den Geschmack der Käufer besser trifft als der gesamte Wettbewerb.

Wie es die Typenbezeichnung sagt, liegt die Nutzlast bei 6.600 kg. Der „Sechs-Sechser“, wie ihn die Zeitgenossen nennen, verleugnet seine Abstammung vom L 6500 nicht, den Gaggenau von 1935 bis 1940 gebaut hat. Chassis und Fahrerhaus sind nur leicht modifiziert, während die Haube und Stoßfänger im Stil der Zeit mit gefälligen Rundungen daherkommen und damit dem Wagen nebenbei eine höhere Windschlüpfrigkeit verleihen.

Das Werk im badischen Gaggenau konzentriert sich nun ganz auf schwere Klasse und stattet das brave Arbeitstier L 6600 mit einem ebenso braven 145 PS-Motor aus: dem 8,3 l großen Vorkammerdiesel OM 315. Dessen Ursprünge liegen im 7,3 l großen Vorkriegsaggregat OM 67/4, von dem der OM 315 seine 140 mm Hub erbt, dessen Bohrung von 105 mm gegen deren 112 aber tauscht.

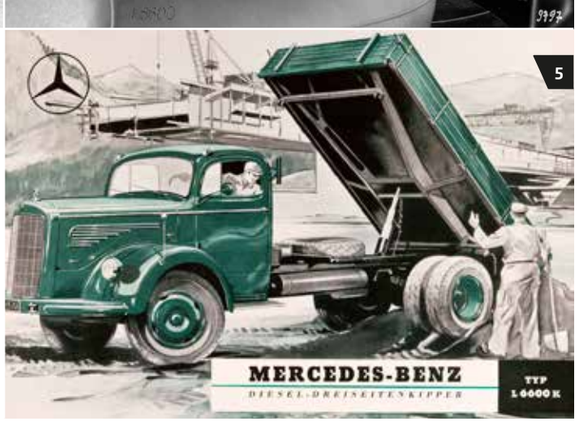
Für diesen Sechszylinder verspricht das Werk: „Leistungen von mehr als 200.000 km und mehr sind ohne jede Motorreparatur für den Typ L 6600 keine Seltenheit.“ Verchromte oberste Kolbenringe sollen die Lebensdauer der Zylinderlaufbahnen verdoppeln, die siebenfach gelagerte Kurbelwelle läuft in „gehärteten Blei-Bronce-Lagern”, welche die Endkontrolle in Gaggenau vor dem Einbau einer peniblen Röntgenkontrolle unterzieht. „Drehmoment-Abstützung“ nennen die Verkaufsstrategen die „erstmalig bei einem Motor von dieser Größenordnung völlig schwingungsfreie Aufhängung“ in Gummi.

Ein modernes Gepräge verleihen dem Langhauber L 6600 außerdem ein thermostatisch geregeltes Kühlsystem mit Ölwärmetauscher, das das Motoröl effizienter als gewohnt erwärmen respektive kühlen soll. Eine Motorbremse gibt es für den L 6600 immerhin auf Wunsch. Serienmäßig bestückt Gaggenau den Neuen zudem mit einer Zentralschmieranlage, an die „alle wichtigen Lagerstellen“ angeschlossen sind, wie ein Prospekt versichert.

Damit etabliert sich der L 6600 auf Anhieb als bestverkaufter Lkw in seiner Klasse. Diese Dominanz baut das Fahrzeug teilweise zu absoluter Mehrheit aus, obwohl es in Deutschland sechs weitere Hersteller gibt, die dieses Segment zwischen 13 und 15 t Gesamtgewicht bedienen.

Das ist noch nicht die Königsklasse, aber eine bei der Käuferschaft weitaus beliebtere Kategorie. Zwar gibt es zugleich schon insgesamt sechs deutsche Hersteller, die zu Beginn der 50er-Jahre Lastwagen à 16 t Gesamtgewicht und mit starken Motoren der 200 PS-Klasse anbieten. Doch greifen die wenigsten Unternehmer zu, obwohl ein Lastzug zu dieser Zeit schon – wie heutzutage wieder – stattliche 40 t auf die Waage bringen und obendrein auch zwei Anhänger im Schlepp (allerdings nur bis 1953) haben darf. Zudem gibt es in dieser moderateren Kategorie das Handikap von ungefähr 1,0 bis 1,5 t weniger an Nutzlast, unter dem die 12- bis 15-Tonner gegenüber der Königsklasse zu leiden haben.

Doch kommen sie den Käufer weit billiger zu stehen. Kostet ein 16-Tonner mit 180 bis 200 PS in Deutschland anno 1954 gut und gerne 50.000 Mark, so sind für einen 145 PS starken L 6600 eben nur ungefähr 35.000 Mark zu berappen. Für die so gesparten 15.000 Mark gibt es zu dieser Zeit aber bereits einen kompletten dreiachsigen Anhänger. So kommt es, dass die Unternehmer beim Einkauf lieber die günstigere Variante wählen und diese dann in der Praxis aber gern gnadenlos überladen.



5

1 *Vor 75 Jahren, anno 1950, schickt das Werk Gaggenau den Langhauber L 6600 äußerst erfolgreich in die weite Welt.*

2 *Testfahrten auf den steilen Straßen des Schwarzwaldes stellen sicher, dass der neue Schwere so schnell nicht schlappmacht.*

3 *Zweiachs-Zugmaschine und Dreiachs-Hänger sind für lange Zeit eine beliebte Kombination.*

4 *Karg geht es im Inneren der Kabine zu, die aber immerhin schon über eine ungeteilte Frontscheibe verfügt.*

5 *Als Kipper trägt der L 6600 seinen Teil zum Wirtschaftswunder bei.*

→

Leichte Beute werden sie auf diese Weise allerdings bei Kontrollen. Und jeder Fußgänger kann diese mühsam keuchenden Lkw fast schon überholen, wenn sie mit den knackigen Steigungen wie etwa in den Kasseler Bergen (bis 8 %) kämpfen. 540 Nm beträgt das maximale Drehmoment. Da heißt es in den ersten Gang der sechsstufigen, unsynchronisierten Klauen-Schaltbox AK 6-55 von ZF zurückschalten, der bis maximal 7,5 km/h reicht. Denn die Steigfähigkeit des L 6600 beträgt bei 40 t nur schlappe 7,3 % im zweiten Gang. Eine pikante Akustik stellt sich bei solcher Fahrt im Kriechtempo zudem ein: Nur der „2. bis einschl. 6. Gang" sind im Typenblatt als „geräuscharme Gänge" klassifiziert.

Der Güterfernverkehr gedeiht dennoch in einem Maße, dass die deutsche Politik schon der ersten Hälfte der 50er-Jahre – zugunsten der mittlerweile defizitären Bahn – auf erhebliche Schikanen sinnt. Dass es letzten Endes zwar noch dicke genug, aber doch nicht ganz so übel wie geplant kommt, hat mit der Gründung der EWG und erster europäischer Harmonisierung zu tun.

Das Werk Gaggenau sonnt sich derweil im Erfolg des L 6600 und fertigt immer noch keine lange Kabine mit Liege, auf der die Fahrer des L 6600 übernachten könnten. Solche Varianten steuern externe Karosseriefirmen bei.

Generell hat die leicht spartanisch ausgestattete Kabine des L 6600 bald den Spitznamen „Hundehütte" weg. Und oft gelangt das zusätzliche Raumangebot der extern bezogenen Fernverkehrskabinen aber auch nicht über eine „Schwalbennest" genannte Koje hinaus, die sargähnlich nach hinten in den Laderaum hineinragt. Das hat aus Unternehmersicht den Vorteil, dass das Ladevolumen weniger darunter leidet, als es bei einer komplett verlängerten Fernfahrerkabine der Fall wäre.

Bis Ende 1953 fertigt Daimler-Benz den L 6600 als Pritschenwagen und in zwei Radständen sowie als Kipper. Auch Sattelzugmaschinen gibt es. Die sind aber eher Randfiguren. Das zulässige Gesamtgewicht klettert von 12.500 kg in den Jahren 1950 und 1951 auf 12.750 kg in den beiden Jahren darauf und erreicht 1953 dann 13.250 kg. Damit einher geht ein steter Zuwachs bei der Nutzlast, die anfangs 6.500 kg und am Ende 7.200 kg beträgt. Zum Jahresende 1953 bereichert eine besonders geländegängige Allradversion diese bestens eingeführte Lkw-Familie, zu der auch eine Kastenwagen-Variante gehörte: Das für Omnibusse entwickelte Niederrahmenfahrgestell O 6600 macht es möglich.

Unter der Typenbezeichnung LG 6600 gesellt sich zu dieser illustren Gesellschaft ab 1953 noch die Entwicklung eines leicht exotischen Vetters. Dabei handelt es sich um ein für militärische Zwecke gedachten, hoch geländegängigen Allrad-Lkw mit 5 t Nutzlast. Der ist für die im Aufbau begriffene Bundeswehr konzipiert, findet aber schnell auch im Ausland Abnehmer, speziell in Großbritannien.

Bis 1954 liefert Gaggenau den L 6600 grundsätzlich nur als Haubenfahrzeug. Steht dem Kunden trotzdem der Sinn nach einem Frontlenker oder einem L 6600 mit langer Kabine, muss er sich an externe Aufbauer wenden.

Ab 1954 heißt der Nachkriegsklassiker mit Stern dann L 315 und stellt das Werk diesem Langhauber eine Frontlenkervariante namens LP 315 zur Seite.

Die Pracht dieser insgesamt in knapp 26.000 Einheiten gefertigten Lkw-Familie hält bis in die Jahre 1957 und 1958 (zum Vergleich: eine Million Actros waren zehn Jahre nach dessen Einführung produziert). Dann treten die sog. Kurzhauber, auf die das Werk große Hoffnungen setzt, die Nachfolge der traditionellen Langhauber à la L 6600 an. Obwohl diese Kurzhauber im Fernverkehr auf Dauer eine zunehmend kleinere Rolle spielen, ist ihnen aber ein unglaublich langes Leben beschieden. Bis 1996 produziert sie Mercedes, wenn auch zu dieser Zeit nur noch für den Export. Im Iran fertigt sie eine Fabrik gar heute noch.

Die Frontlenker, die Mercedes seinerzeit erst einmal quasi für eine Modeerscheinung hält, dümpeln mit ihrer geteilten Frontscheibe und krachig in die Kabine hineinragendem Motortunnel ein halbes Jahrzehnt mehr oder weniger vor sich dahin.

Erst 1963 sind bei Mercedes die Zeichen der Zeit erkannt und ist mit der kubischen Kabine des LP 1620 die richtige Antwort darauf gebracht. Die Rohkabine als Maß der Dinge genommen, geht es fix und schlagen beim Stern die Brücke bis zum heutigen Tag just drei weitere Lkw-Epochen: ab 1973 Neue Generation (bis hin zum SK), von 1996 an Actros und im Jahr 2011 der Actros neu. *Michael Kern*

6 *Weit – und keine leisen Töne versprechend – ragt der Motortunnel beim Frontlenker ins Interieur hinein.*

7 *Eine Frontlenkervariante namens LP 315 bringt das Werk im Jahr 1954, ab dem der Hauber als L 315 firmiert.*

8 *Die 1958 gebrachten Kurzhauber lösen den Langhauber ab und fahren einer extrem langlebigen Existenz entgegen.*

9 *Als LG 6600 fährt ab 1953 eine Militärvariante mit riesenhafter Einzelbereifung vor.*

10 *Besteht der Wunsch nach erhöhter und verlängerter Kabine, muss das Werk passen, springen aber externe Aufbauer ein.*

11 *Bei den Frontlenkern lässt sich Mercedes viel Zeit, bis in Gestalt des LP 1620 eine moderne Lösung anno 1963 kommt.*

Ein modernes FM-System wie BlueLOGICO® kann Logistik-Unternehmen dabei unterstützen, die Kosten durch Leerfahrten wesentlich zu reduzieren.

Leerfahrten-Verluste spürbar senken

TachoEasy bietet Optimierungspotenziale, minimiert Leerfahrten und verbessert die Kapazitätsauslastung.

Ungenutzte Transportkapazitäten und Leerfahrten sind für jeden Logistik-Dienstleister ein Ärgernis. Sie sind ein beachtenswerter Kostenfaktor und nichts anderes als umherfahrende Verluste. Leistungsstarke Fuhrpark-Management-Systeme wie BlueLOGICO® unterstützen die Disponenten der Unternehmen allerdings auf vielfältige Weise dabei, dieses Problem aus der Welt zu schaffen. Neben automatisierten Basisfunktionen wie etwa der Visualisierung der Restlenkzeiten – und dem daraus resultierenden Optimierungspotenzial – ist es vor allem die Verknüpfung intelligenter Analysetools mit der telemetrischen Kompetenz von BlueLOGICO®, die sich hier als großer Vorteil auswirkt.

Über die vorausschauende Tourenplanung hinaus bietet das System dem Anwender zahlreiche Möglichkeiten, durch den Abruf von Live-Daten auf das Geschehen auf der Straße, an den HUBs oder an den Distributionszentren zu reagieren, sodass er den Lkw-Einsatz situationsabhängig optimieren kann. Eine wichtige Rolle spielt hierbei das Modul Live-Dispo von BlueLOGICO®. In Echtzeit kann der Disponent damit den Status jedes Lkws abfragen. Er sieht damit, wo freie Kapazitäten sind, die sich durch eine geschickte Umleitung nutzen lassen, und wo leere Lkw unterwegs sind, die sinnvoll eingesetzt werden können. Auch Engpässe oder Rampenprobleme und dadurch ausgelöste Verzögerungen kann der Disponent über die Live-Dispo identifizieren. Er erkennt also frühzeitig, ob sich eine Tour verspätet, und kann nicht beanspruchten Laderaum rechtzeitig anderweitig zuteilen. Zeitgleich erscheinen die per Live-Dispo initiierten Tourenänderungen auf den DriverDisplays in den Lkw-Cockpits vor den Augen der Fahrer.

Ein weiteres Leistungsmerkmal, das die Echtzeit-Funktionalität von BlueLOGICO® für die Leerfahrten-Minimierung bereithält, ist die Adhoc-Tourenplanung. Damit kann der Disponent die für einen Auftrag bestgeeigneten Fahrzeuge schnell auswählen und ordern. Hierzu erstellt das System einen Vergleich aller relevanten Fahrer, Fahrzeuge und Touren. Per Mausklick zeigt es dem Disponenten, welche Lkw oder Sprinter sich in welcher Distanz zum Auftragsort befinden und wann sie dort eintreffen können. Unter Berücksichtigung von Pausen-, Tageslenk-, Ruhe- und Restlenkzeiten schafft die Adhoc-Tourenplanung damit eine qualifizierte Basis für weitere Entscheidungen zur Laderaum-Optimierung. Als großes Plus erweist sich diese Funktion auch bei terminkritischen Projekten, wenn Kunden ihre Auftragserteilung an Lieferzeitzusagen knüpfen oder wenn Ersatz gefunden werden muss für ein Fahrzeug mit Panne.

Da jede vermiedene Leerfahrt das Klima schont, liefert das FM-System von TachoEASY mit seinen Möglichkeiten zur Leerfahrten-Reduzierung und Touren-Optimierung auch einen konkreten Beitrag für die praktische Umsetzung nachhaltiger Lieferketten.

Zukunftsweisende Systemprodukte

TachoEASY gilt als Spezialist für die Digitalisierung in der Transport- und Logistik-Branche. Die besondere Expertise des österreichischen Unternehmens liegt in der Entwicklung von Software- und Telematik-Systemen, die Dienstleistern jeglicher Größe in den Bereichen Transport, Logistik, Distribution und Speditionswesen den optimalen Einsatz ihres Fuhrparks sowie eine effiziente Auftragsabwicklung und die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen ermöglichen – flexibel und automatisiert.

Mit BlueLOGICO® und der TEOS®-App bietet TachoEASY zwei am Markt führende Lösungen für die Aufgabenbereiche Disposition, Telematik, Tourenplanung und Auftragsmanagement. Mit tacholog² hingegen können die Daten des digitalen Tachographen und der Fahrerkarten einfach, effizient und automatisiert verwaltet werden.

Zur TachoEASY Gruppe gehören die österreichische TachoEASY GmbH und das Softwarebüro Zauner mit Sitz in Heusenstamm, Deutschland.

www.tachoeasy.com

Videotelematik schützt Flotten

Webfleet bringt eine weiterentwickelte KI-gestützte Lösung auf den Markt.

Die erweiterte Lösung knüpft an den Erfolg von Webfleet Video an und führt zwei neue hochmoderne Kameras ein – CAM Lite und CAM Pro. Diese analysieren mithilfe von KI und maschinellem Sehen noch präziser das Fahrverhalten, den Zustand von Straßen sowie mögliche Gefahren. Ergänzt wird das System durch ein umfangreiches Portfolio an Zusatzkameras und Zubehör, um alle Kundenbedürfnisse und spezifischen Anwendungsfälle abzudecken. Das weiterentwickelte System integriert Sicherheit, Compliance und Versicherungsmanagement in einer einzigen, umfassenden Plattform. Es erkennt und warnt die Fahrer vor vielen möglichen Risiken, darunter die Handynutzung am Steuer, zu dichtes Auffahren oder Übermüdung des Fahrers, sowie vor riskantem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. KI-gesteuertes Echtzeit-Feedback hilft den Fahrern, sofort angemessen zu reagieren.

Flottenmanager bekommen mit Webfleet Video 2.0 genaue, datengestützte Einblicke dank der Einbindung von Webfleet OptiDrive 360 und können das Fahrverhalten im Zeitverlauf verfolgen und verbessern. Zusatzkameras erfassen gezielt die Fahrzeugumgebung und schützen sensible Güter. Bei Zwischenfällen werden die Videoaufnahmen automatisch gespeichert und in die Cloud geladen – ein Vorteil bei der Unfallaufklärung, um Versicherungsansprüche zu beschleunigen und Betrugsversuche zu verhindern.

„Mit Webfleet Video 2.0 setzen wir einen neuen Standard für Sicherheit und Schutz von Fahrzeugflotten“, sagt Jan-Maarten de Vries, President Fleet Management Solutions bei Bridgestone. „Mit KI-gestützter Überwachung und Videoanalyse in Echtzeit unterstützen wir Flotten dabei, Risiken frühzeitig zu erkennen, Fahrpersonal zu entlasten und Fahrzeuge sowie Ladung besser zu schützen. Unsere neue Lösung bietet mehr Transparenz und Kontrolle und hilft Flotten, intelligentere, datenbasierte Entscheidungen zu treffen, die sowohl die Sicherheit als auch die Effizienz verbessern.“

Damit Datenschutzvorgaben wie die DSGVO zuverlässig eingehalten werden, behalten Flottenmanager in der Webfleet-Plattform jederzeit die Kontrolle – von Kameraeinstellungen bis zu Datenspeicherung, Verschlüsselung und Zugriffsrechten. Bei Bedarf sorgen optionale Linsenabdeckungen für zusätzlichen Schutz der Privatsphäre – auch bei internationalen Einsätzen. Webfleet Video 2.0 startet zunächst in der EU, weitere Regionen sollen folgen.

Komplexität reduzieren

Rückbesinnung auf die Einfachheit bei der Software-Einführung ist einer der wichtigsten Trends im digitalisierten Lagermanagement.

Anlässlich der Logistikmesse LogiMAT gab Enrico Schelb, COGLAS-Geschäftsführer, einen Einblick in den WMS-Markt: „Ein einfacher Start“ habe in der Lagerlogistik steigende Praxisrelevanz. Angesichts des Fachkräfte- und Personalmangels fehlt zunehmend Know-how für IT-Projekte. Folglich spürt COGLAS eine zunehmende Nachfrage nach Standardsoftware gepaart mit Cloud-Lösungen inklusive des Mietens der Software als Software-as-a-Service (SaaS). Außerdem registriert COGLAS eine steigende Nachfrage, bestehende Warehouse-Management-Systeme (WMS) abzulösen oder Lagerstandorte neu zu digitalisieren. Dahinter steht die Anforderung der Logistikbranche, IT-Landschaften zu vereinfachen und in Einklang zu bringen. Robotik, Automatisierungstechniken und fahrerlose Transportsysteme (FTS) werden gezielt eingebunden, um die Lagerprozesse zu optimieren und Personalmangel auszugleichen.

Stapler direkt aus dem WMS steuern Ein hohes Interesse am Markt löst die neue Anwendung von COGLAS aus. Mit dieser erhalten Schmalgangstapler ihre Fahrbefehle mit den exakten Lagerkoordinaten direkt aus der COGLAS-WMS-Cloud. Zu den Projekt-Highlights des vergangenen Jahres zählt Schelb die Bruhn Spedition, die diese Anwendung an ihrem Standort in Lübeck eingeführt hat. Bei Ein- und Auslagerungen startet der Fahrer den Prozess über das Staplerterminal. Danach fährt der Stapler halbautomatisch zum gewünschten Lagerplatz. Das Nutzer-Feedback ist durchweg positiv: Die Anwender bestätigen beschleunigte Lagerprozesse und eine Fehlerquote, die gegen 0 % tendiert. Bislang wurde diese Funktion für Schmalgangstapler von Jungheinrich und Linde realisiert. „Im nächsten Schritt wird COGLAS WEB WMS mit dem Warehouse Control System von Jungheinrich kommunizieren können“, kündigt Schelb an. Über dieses System lassen sich dann nicht nur Stapler, sondern auch FTS oder Regalbediengeräte (RBG) ansteuern.

SAP WM Umstieg rechtzeitig angehen Mit Blick auf das Wartungsende der Lagersoftware SAP WM Ende 2025 (die Wartung kann bis 2027 verlängert werden) sensibilisiert Schelb die Nutzer, sich aktiv für eine passende Alternative zu entscheiden. Denn ab 31.12. werden weder Updates noch Support für diese Anwendung bereitgestellt. COGLAS ist offizieller Partner des Softwarekonzerns SAP und mit seiner Lagersoftware COGLAS WEB WMS für SAP S/4HANA gelistet. Das System zeichnet sich durch seine intuitive Bedienbarkeit, skalierbare Architektur und die nahtlose Integration in bestehende IT-Landschaften aus. Als branchenunabhängige Lösung für alle Unternehmensgrößen eignet sich COGLAS WEB WMS optimal als Alternative für den Umstieg von SAP WM.

BU

Bauhof, Abfallwirtschaft & Co.

„Astrad und austrokommunal“ in Wels – Plattform für kommunale Dienste

Im zweijährigen Turnus treffen sich Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung und Unternehmen, um sich über neue Trends und Herausforderungen im Bereich der Kommunaltechnik auszutauschen. In diesem Jahr fand die Messe bei bewölktem Himmel wieder in der hierfür bereits bewährten Messe Wels statt. Damit wurde diese wichtige Plattform der Kommunaltechnik schon zum 15. Mal veranstaltet.

Information aus erster Hand Auffallend war wieder die bunte Mischung der Fachbesucher und Aussteller: Diese Messe richtet sich keineswegs nur an Politik und Verwaltung, sondern auch an Bauhofmitarbeiter und Forstarbeiter, kommunale Dienstleister und Mitarbeiter von Straßenmeistereien, die sich auch diesmal wieder aus erster Hand über neue Entwicklungen und moderne Technik informieren konnten und zugleich ihre Erfahrungen aus der Praxis an die Hersteller weitergeben konnten. Die in der Messehalle 20 zahlreich aufgestellten, blitzblanken Spezialfahrzeuge und Anbauten vermittelten eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit der Unternehmen. In kleineren Ständen konnte man sich über spezielle Angebote informieren, beispielsweise innovative Streusalze, ein Mikrowellen-Reparatursystem für Asphalt oder auch die Angebote der Österreichischen Bundesforste. Klarerweise wurde das Messegeschehen jedoch von den führenden Anbietern schwerer Maschinen dominiert. Einige von ihnen hatten ihren Stand im Freigelände, wo eine kühle Brise der letzten Eisheiligen daran erinnerte, dass sich die Arbeitsumgebung dieser Maschinen nicht in der behaglichen Messehalle, sondern unter freiem Himmel befinden wird.
Die Messe war jedoch wieder weit mehr als nur eine Ausstellung der aktuellen Fahrzeuge und Geräte. Auf dem Astrad-Symposium hielten kompetente Referenten Vorträge zu den neuesten Erkenntnissen in den Bereichen Straßenerhaltung, Winterdienst und Grünflächenmanagement. Hier erfuhren die Besucher einiges über beispielhafte Anwendungen und innovative Technik.

Auch wieder die prominenten Themen Wie kaum anders zu erwarten, standen auch bei dieser Messe die Themen Nachhaltigkeit und Digitalisierung im Vordergrund. Die Messe wollte zeigen, wie die Branche zur Erfüllung der ambitionierten Klimaschutzziele der EU beitragen kann. Auf diese Weise sollen Länder und Kommunen dazu angeregt werden, ihre öffentlichen Aufgaben mit einer besseren Umweltbilanz durchzuführen. Das erscheint auch deshalb sinnvoll, weil Elektrofahrzeuge gerade im kommunalen Radius durchaus sinnvoll eingesetzt werden können. Zahlreiche kommunale Aufgaben finden im eher kleinen Umkreis statt, ihre Durchführung kann also in dieser Hinsicht nachgeschärft werden. In dem Zusammenhang vermisst man jedoch neue Angebote umweltfreundlicherer Zustellfahrzeuge, auch wenn die Post und die Essenskuriere nicht in den Bereich der Kommunen fallen. Die Messe könnte sich als Plattform profilieren, auf der zB die Post, die ihre Zustellung als CO_2-neutral bewirbt, erfahren würde, dass es mittlerweile Elektroroller gibt. Damit sei aber kein Wasser in den Wein geschüttet: In erster Linie ist es eben eine Messe für die technischen Lösungen der öffentlichen Hand.
Ein weiterer interessanter Bereich war das im Freien angelegte Testgelände, wo sich die Fachbesucher über die praktische Anwendung der neuesten Fahrzeuge und Geräte informieren und Anwender die dort vorgeführten Geräte auch selbst ausprobieren konnten. →

Gerade weil neue und innovative technische Lösungen anfangs oft auch auf etwas Skepsis stoßen, war das eine gute Möglichkeit, die späteren Benutzer an diese Maschinen heranzuführen. Verantwortliche aus Ländern und Kommunen können auf dieser Basis bessere Entscheidungen hinsichtlich ihrer Anschaffungen und Investitionen treffen.

Was diese Messe attraktiv macht Die Mischung aus Information, Ausstellung und Erlebnissen macht den besonderen Reiz dieser Messe aus. Dementsprechend war die Atmosphäre von echtem Publikumsinteresse und entspannter Kommunikation geprägt. Hier fanden sich auch Besucher aus anderen Ländern ein. Das Publikum bestand nicht ausschließlich aus Fachbesuchern, sondern auch aus technisch interessierten Privatpersonen. Dafür erwies es sich als sinnvoll, allen den kostenlosen Messebesuch zu ermöglichen. Alle bekamen dadurch sehr gute Gelegenheiten zur Vernetzung und zum fachlichen Austausch.

Inhaltlich konnte sich das Spektrum der Ausstellung wieder sehen lassen: Emissionsarme Kommunalfahrzeuge, digitale Straßenmanagementsysteme und innovative Ansätze für die Grünflächenpflege sind nur einige Beispiele. Die Organisation der Messe war vorbildlich, die Lage der Veranstaltung mitten in der Stadt und doch mit großzügigen Platzverhältnissen (und genügend Parkplätzen) kommt den Ausstellern und Teilnehmern unmittelbar zugute. Alles in allem war es eine zweitägige, interessante und kurzweilige Veranstaltung mit hoher Informationsdichte und engagierten Ausstellern, bei denen das persönliche Informationsgespräch im Vordergrund stand. Das ist nicht nur für die Astrad & austrokommunal 2025 kennzeichnend, sondern für eine ganze Reihe von Fachmessen in technischen Branchen. Die Beimischung hochwertiger Informationsblöcke bot den Teilnehmern und Besuchern echten Mehrwert, den sich viele von ihnen wohl auch bei der nächsten Ausgabe dieser Messe holen werden. *Alexander Glück*

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. ***Redaktion:*** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf Unruh, Alexander Glück, Michael Kern, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger. ***Redaktionelle Gesamtleitung:*** Helene Gamper. ***Fotos:*** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. ***Druck:*** Infopress Group. ***Erscheinungsort:*** Kufstein/Tirol. ***E-Mail:*** gamper-werbung@kufnet.at. ***Abo-Preis:*** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. ***Nachdruck und Vervielfältigung:*** Titel „Blickpunkt LKW + BUS", Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt" markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. ***Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:*** HCG corporate designs. *Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2025.*

Die nächste Ausgabe erscheint am 10.7.2025 (Anzeigenschluss: 20.6.2025).

Für regelmäßige Updates aus der Branche besuchen Sie unseren Blog auf ***www.blickpunkt-lkw-bus.com*** oder folgen Sie uns in den sozialen Medien:

→ *youtube.com/blickpunktlkwbus* → *facebook.com/blickpunkt.lkw.bus*

Laden im App Store — JETZT BEI Google Play

Interaktiv und multimedial erleben Sie Blickpunkt LKW & BUS auf Ihrem Tablet bzw. Smartphone.

Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2024)

VW ID. Buzz Pro 4MOTION: enorme Traktion, aber kein Geländegänger

Der graue Star

Test: VW ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION. Er ist mit zwei E-Motoren und Allradantrieb der stärkste Bulli aller Zeiten. Ein Transporter im Grenzbereich.

Unterhaltungen mit der Sprachassistenz sind immer wieder erfrischend. Im ID. Buzz Cargo heißt sie Ida. Sie kommt aus Niedersachsen, also beginnen wir mal so: „Moin, wie geht es Dir?" „Hi, ich fühle mich fabelhaft, danke der Nachfrage." „Mir ist ein wenig kalt." „In Ordnung, vorne links wird es gleich wärmer." Es folgt ein, zugegeben, eher plumper Anbandelungsversuch: „Ich mag Dich." Antwort: „Ich fahre am liebsten mit Dir." Na, dann mal los.

Rein äußerlich unterscheidet sich der 4MOTION nicht von seinen Artgenossen. Die knuffig-rundliche Karosserie fällt unverändert mit breitem Grinsen und kräftig ausgebildetem Front-Gittergrill aus dem Rahmen. Ein Transporter wie kein anderer. Hier gehüllt in eine dezente Lackierung namens „Monosilber-Metallic". Klingt gut, könnte man sich für den Morgenblick in den Spiegel merken. Der Inhalt des VW mit der schlängeligen Bezeichnung ID. Buzz Pro 4MOTION indes fällt aus dem Rahmen. Da wäre hinten ein permanenterregter Synchronmotor mit einer Leistung von 210 kW und einem wuchtigen Drehmoment von 560 Nm. In der Mitte eine neue Lithium-Ionen-Batterie. Vorne schließlich das entscheidende Merkmal des 4MOTION, ein zusätzlicher Asynchronmotor mit 80 kW Leistung und 134 Nm Drehmoment. Als Systemleistung nennt VW gewaltige 250 kW, über das gemeinsame Drehmoment schweigt man sich aus. Es ist allemal genug, wie sich schnell herausstellt.

Ähnelt der beherzte Tritt aufs Fahrpedal doch einem Griff in die Steckdose. In knapp unter sechs Sekunden schnellt der 2,5 t schwere VW auf Tempo 100, schüttelt dabei seine Leistung mühelos aus den Radkästen. Fährt sich raubtierhaft leise, schnell, stets auf dem Sprung. Das reißt dem Fahrer die Mundwinkel nach hinten bis zu den Ohren und stempelt einen Abdruck des Rückgrats in die Sitzlehne. Ähnliches gilt für jede Art der Zwischenbeschleunigung. Erst bei 160 Sachen ist Schluss, VW gönnt dem Super-Buzz 15 km/h mehr Tempo als gewohnt.

Unbändige Kraft ist die eine Seite dieses ID. Buzz, Traktion seine andere. Die Hauptlast beim Fahren ruht auf der Hinterachse. Beim Anfahren packt die Vorderachse stets mit an, das stabilisiert die feurige Fuhre ungemein. Sichert ebenfalls, unterstützt von enorm breiten Reifen auf beiden Achsen, rasanten Antritt. Verhindert indes brachiale Kraftentfaltung mit schwarzen Strichen auf der Fahrbahn. Auch bei unterschiedlichem Grip links und rechts kennt der 4MOTION keinerlei Zicken, die Regelsysteme gewährleisten einen souveränen Geradeauslauf. Ohne Krawall selbst auf Schotter. Das breite Grinsen des Transporters überträgt sich auf den Fahrer.

Hinzu kommt eine sympathisch-straffe Abstimmung und ein überraschend guter Federungskomfort. Mit seinen breiten Walzen klebt sich der Super-Buzz geradezu auf der Straße. Fahrwerke können sie bei VW, der ID. Buzz tanzt bei forcierter Fahrweise einen geschmeidigen Tango. Allenfalls voll beladen kennt er auf Bodenwellen ein gewisses Nicken um die Querachse. Und beim Wenden ist der Allradler wegen des geringeren Einschlagswinkels der Vorderräder nicht so extrem behände wie seine zweiradgetriebenen Geschwister.

Ein echtes Fahrerauto also, und dazu ein Nützling. Ob im Winter, für Energieversorger auf dem Matschweg zum Windrad, auch mal für die Baustelle. Nur mit einem Offroader sollte man ihn nicht verwechseln, dafür fehlt es an Bodenfreiheit und rustikaler Bereifung.

Wie aber sieht es mit dem Vergnügungszuschlag aus? Dazu liefert die Preisliste eine Überraschung: Der Mehrpreis für den Allradantrieb mit zweitem Motor beläuft sich auf lediglich rund 1.600 Euro netto. Zum Paket gehören ebenfalls Aluminiumräder im Großformat. Klingt nach einem Sonderangebot. Trotzdem rutscht der ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION damit über die Schwelle von 50.000 Euro netto. →

Auf der Straße muss der Eigner des 4MOTION ebenfalls mit einem Zuschlag rechnen. Der Verbrauchswert nach WLTP klettert um überschaubare 5 %. Indes bleibt nicht aus, dass Fahrer immer mal wieder einen Teil der Mehrleistung abrufen, wozu sonst die Power? Nach Praxiserfahrungen im Test beläuft sich der Mehrverbrauch zum ID. Buzz Pro mit Hinterradantrieb daher auf rund 10 %. Macht beladen zwischen 17 bis 27 kWh pro 100 km bei zügiger aber gelassener Fahrweise. Wer dann jedoch die Grenze überquert, eine halbwegs freie Autobahn erwischt und den VW laufen lässt, muss mit Werten um die 40 kWh kalkulieren. Und erreicht enorm hohe Schnitte, auch weil der 4MOTION selbst im oberen Geschwindigkeitsbereich noch deftig zulegt. Jedoch verdunstet die Reichweite dann rasch. Der heißblütige VW wird, eine gewisse Reserve eingerechnet, nach deutlich weniger als 200 km zur Ladesäule gerufen. Dort zieht der VW mit einer Maximalleistung von 185 kW kräftig Strom. Sofern er sich die Säule nicht mit einem zweiten Stromer teilen muss. Schon ist's vorbei mit dem tollen Autobahnschnitt.

Die Zeit an der Ladesäule lässt sich für einen Blick in den Laderaum nutzen. Hier zeigt der ID. Buzz Cargo wie gehabt einige Schwachstellen. Den seitlichen Schiebetüren fehlen einige wenige Zentimeter fürs Palettenmaß von 800 mm. Hinten sind die stacheligen Aufsteller nicht zeitgemäß, auch gibt es schönere Lösungen für die Scharniere der Flügeltüren. Bei lediglich 1.230 mm Abstand zwischen den Radkästen muss der Staplerfahrer einen guten Tag erwischen, damit er die Europalette quer ungeschrammt hineinmanövriert. Der Antrieb im Heck hievt den Ladeboden arg hoch auf rund 620 mm. Älteren Semestern fällt da prompt der gute alte Transporter T3 ein, Stichwort Flachmotor. Das alles kostet Platz, einschließlich des typischen Rundrückens.

Entsprechend packt der Laderaum nur 3,9 m³ Fracht. Immerhin ein ehrlicher Wert, im Unterschied zu manchem Wettbewerber. Wenn's schon keinen langen Radstand gibt, wäre wenigstens eine Klappe unten in der Trennwand zur Verlängerung des Ladeabteils praktisch. Mit der Nutzlast ist es ebenfalls nicht zum Besten bestellt. Zwar hat VW inzwischen die zulässige Gesamtmasse von 3,0 auf 3,15 t angehoben. Doch das frisst hier der Allradantrieb wieder auf. Ergebnis sind rund 600 kg Nutzlast für Fahrer und Fracht, für einen Transporter etwas peinlich. Auch die knappen Achslastreserven unterstreichen die Grenzen des Konzepts.

Die positiven Seiten seien nicht verschwiegen. Da wäre das Fach fürs Ladekabel im Boden hinter der Schiebetür rechts. Die kräftige LED-Beleuchtung oben und unten der markentypisch stabile Boden mit ebenso stabilen Zurrösen und integrierten Airlineschienen als Ladungssicherung. Sie fanden sich beim Testwagen ebenfalls an der Stirnseite sowie seitlich links und rechts, ergänzt durch Stautaschen. Auch praktisch: Verbandszeug in der Seitenverkleidung, Warndreieck in der Hecktür. Schließlich darf der 4MOTION 1,8 t ziehen, deutlich mehr als die schwächeren Geschwister, einschließlich passendem zulässigem Gesamtzuggewicht.

Weiter vorn blickt der Fahrer weiterhin auf das typische VW-Mäusekino mit seinen teils sehr kleinen Anzeigen und kommandiert die Fahrtrichtung per platzsparendem Bedienknubbel. Im mittigen Touchscreen kann der Steuermann diverse Funktionen einstellen, etwa Fahrmodi oder Assistenten. Sie arbeiten markentypisch mehrheitlich zuverlässig. Auch Ladefunktionen sind vielfältig und tiefgründig dargestellt. Ans dezente babyhafte Glucksen bei Abweichungen vom rechten Pfad gewöhnt man sich schnell. Auffällig: Trotz Zusatzmotor vorn brilliert der ID. Buzz mit einer extrem leisen und somit gepflegten Gangart. Ein dezentes Pfeifen vorn ist mehr zu erahnen als zu hören. Wer zur Verzögerung die kräftige Stufe „B" nutzt, spürt die Kraft des E-Antriebs in umgekehrter Richtung, die Rückgewinnung an Energie ist hoch, die zweistellige Anzeige reicht dafür nicht aus – Vorteil des kräftigen Antriebs, der dann als Generator arbeitet.

1

4

2

5

3

Auch weitere Details überzeugen. Die Ablagen einschließlich der großen Wanne vor den Armaturen, die zahlreichen Steckdosen aller Art. Auch vermeintlich so simple Dinge wie Kleiderhaken. Verblüffend indes, dass VW die anderswo längst üblichen Vorzüge der Doppelsitzbank nicht nutzt: Ausbildung der Polsterung als Einzelsitze, innere Rückenlehne vorgeklappt als Tisch, als Ablage? Fehlanzeige. Die Materialien haben, nun ja, Transporter-Niveau, passt schon. Decken wir den Mantel des Schweigens über die verirrte Bedienung für wesentliche Funktionen per Touchscreen, auch die Touchflächen des Multifunktionslenkrads. Und die Sicht ist so lala, das weit nach vorn gezogene Dach hindert den Blick auf Ampeln, der rechte Spiegel hinterlässt einen toten Winkel.

Ist halt so, der einzigartige ID. Buzz Cargo ist zwar rund geformt, aber in seinem Charakter ein Transporter mit reichlich Ecken und Kanten. So sind sie, die Stars, ein paar Allüren gehören dazu. Wer sich darauf einlässt, kann damit glücklich werden. Alle anderen sollten zum neuen VW Transporter greifen. Man kann's auch so sehen: Der ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION ist für einen Transporter extrem sportlich motorisiert. Und bietet für einen Sportwagen enorm viel Nutzlast und Laderaum. *Randolf Unruh*

1 *Informativ, aber nicht ganz unkompliziert: Touchscreen in Cockpitmitte*

2 *Power an der Ladestation: Hier nuckelt der VW an der Wallbox, aber bis 185 kW an der Schnellladesäule.*

3 *Touchflächen statt Tasten, dahinter der eingängige Knubbel für die Fahrtrichtung*

4 *Geräumiges Cockpit, jedoch fehlt es an praktischen Details wie einem Klapptisch in der Rückenlehne.*

5 *Begrenzter Laderaum: Volumen und Nutzlast sind überschaubar*

Messwerte

Beschleunigung:	0–50 km/h 2,4 s 0–80 km/h 4,2 s 0–100 km/h 5,8 s
Elastizität (Kickdown):	60–80 km/h 2,1 s 60–100 km/h 3,8 s 80–120 km/h 4,0 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Innengeräusche:	
Stand/50/80/100 km/h	–/55/58/62 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	68 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP 20,4 kWh/100 km	
CO_2-Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke beladen	25,2 kWh/100 km
Testverbrauch beladen min./max.	17,4–43,8 kWh/100 km

Technische Daten: VW ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	4.712/1.985/1.914 mm
Breite über Außenspiegel	2.212 mm
Radstand	2.989 mm
Wendekreis	12,54 m
Breite/Höhe Schiebetür	757 mm/1.162 mm
Breite/Höhe Heckklappe	1.275 mm/1.096 mm
Laderaum über Fahrbahn	623 mm
Laderaum (L/B/H)	2.208/1.732/1.279 mm
Breite zw. den Radkästen	1.230 mm
Ladevolumen	3,9 m³
Leergewicht Testwagen	2.540 kg
Nutzlast	610 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.150 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.480 kg/1.790 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.800 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	4.950 kg

Antriebstrang

Motor: hinten quer eingebauter, permanent magneterregter Synchronmotor im Bereich der Hinterachse mit fester Getriebeübersetzung. Leistung 210 kW, maximales Drehmoment 560 Nm. Vorne Asynchronmotor, 80 kW und 134 Nm. Systemleistung 250 kW, Systemdrehmoment k. A. Lenkstockschalter mit den Stufen D/N/R, drei Fahrmodi, zwei Rekuperationsmodi, Allradantrieb.
Lithium-Ionen-Traktionsbatterie mit 12 Zellmodulen, nutzbar 79 kWh, Nennspannung 400 V. Geladen dreiphasig mit 11 kW per Wallbox mit Typ-2-Stecker, serienmäßig ebenso schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 185 kW.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecksquerlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung, Mehrlenkerachse mit Schraubenfedern. Reifen vorn 235/55 R 19, hinten 255/50 R 19, Testwagen 235/50 R 20 und 265/45 R 20. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Elektrik

Batterie 12 V/1x 58 Ah, Lichtmaschine entfällt

Preis

VW ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION 51.578 Euro excl. MwSt.

Kleiner Van ganz groß

Kompakt, handlich und vollelektrisch angetrieben – der neue Ford E-Transit Courier.

Eigenständiger Chromgrill, darüber ein Leuchtstreifen – der E-Transit Courier trägt seine bullige Nase hoch und blickt und blinkt selbstbewusst in die Transporterwelt. Der kleine Ford lässt mit seiner knuffigen Karosserie die Herzen schmelzen. Ist der süüüß – aber viel mehr als das.

Unter der Motorhaube steckt eine E-Maschine mit 100 kW Leistung und 290 Nm. Das macht sich in einem strammen, wenn auch nicht überschäumenden Antritt bemerkbar. Zugabe ist eine beachtliche Höchstgeschwindigkeit von 145 Sachen. Mehr als genug für einen Stromer im gewerblichen Einsatz und mit Blick auf die Reichweite mit Bedacht einzusetzen, sofern überhaupt erlaubt. Nach Art des Hauses arbeitet die E-Maschine leise und ohne vernehmbares Pfeifen. Den gepflegten Eindruck stört allenfalls die Rekuperation, sie wirkt in der stärkeren von zwei Stufen etwas ruppig.

Aufgepasst: In der Preisliste spricht Ford von einer Batterie mit 54 kWh. Doch das ist die inzwischen nicht mehr übliche, weil irreführende Brutto-Angabe. Tatsächlich sitzt unter dem Wagenboden ein Akku mit einer nutzbaren Kapazität von 43 kWh. Das reicht nicht für ganz große Sprünge, aber einschließlich Reserven für rund 200 km selbst unter ungünstigen Bedingungen, laut WLTP sogar für rund 300 km. Geladen wird mit 11 kW an der Wallbox, am besten im Betrieb über Nacht. Oder mit maximal 100 kW an der Schnellladesäule unterwegs.

Der Courier basiert auf der Plattform des Kompakt-SUV Ford Puma. Das bedeutet dank schraubengefederter Verbundlenker-Hinterachse ein angenehm federndes Fahrwerk. Jedenfalls mit Ballast im Heck – hier sind es 240 kg – und einer kräftig gebauten zweiköpfigen Besatzung im Fahrerhaus. Dazu huscht der Ford flink und wendig um die Ecken. Auf deftigen Bodenwellen federt der Courier kräftig durch, da werden seine sanften Pkw-Gene deutlich. Auch arbeitet die elektromechanische Lenkung etwas zickig-unsensibel. Beides bemerken aber nur sensible Gemüter.

Im Vergleich zum Verbrenner setzt der Stromer im Cockpit klare Zeichen. Da wären andere Instrumente, zwar ebenfalls unter Designaspekten gestaltet, aber deutlich funktioneller. In der Mitte der Armaturentafel ragt nun ein deutlich größerer Bildschirm im Format 12“ auf. Unten bietet er eine Menüleiste für die schnelle und zielgerichtete Einstellung der Klimatisierung, beim Verbrenner dagegen versteckt Ford dies höchst unübersichtlich im Menü. Die Handbremse ist elektronisch und der Start schlüssellos, das nimmt man gerne mit. Dann wäre da noch das angedeutet quadratische Lenkrad in Stil des großen Bruders E-Transit Custom. Bei der Materialqualität der Einrichtung haben die Kosten Priorität vor Schönheit. Für den rauen gewerblichen Einsatz und angesichts der preisempfindlichen Region kein Fehler.

Abmessungen und 2,9 m³ Volumen des Frachtraums sind identisch mit dem Verbrenner. Der feine Unterschied: Der kompakte E-Antrieb schafft den Raum für einen kleinen Frontkofferraum, bei E-Mobilen gerne als „Frunk“ bezeichnet. Angesichts von 44 l Volumen kommen hier das Ladekabel oder ein Erste-Hilfe-Päckchen aufgeräumt und gut zugänglich unter einem Deckel unter.

Aufgrund des gewichtigen Batteriepakets lohnt ein Blick auf die Gewichtsbilanz. Als Lebendgewicht gibt Ford rund 1,5 t an, rund 200 kg mehr als beim Verbrenner. Da Ford die zulässige Gesamtmasse auf 2,25 t erhöht, ergibt dies gut 700 kg für Fracht und Fahrer, das ist reichlich. Die Anhängelast ist auf 750 kg beschränkt.

Viel Lieferwagen fürs Geld, so könnte das Motto des Ford Transit Courier lauten. Und der Elektriker? In der nahezu unvermeidlichen mittleren Ausstattungsvariante namens Trend mit Schiebetür, Radio, Rückfahrkamera oder Parkpiepsern vorn sowie vergleichbarer Motorisierung und Automatikgetriebe steht der Transit Courier als Benziner mit netto 21.125 Euro in der Liste, die E-Ausführung mit 29.500 Euro. Das entspricht einem deftigen Mehrpreis von gut 8.000 Euro oder – zunächst erschreckend – rund 40 %. Fairerweise muss zum Vergleich die umfangreichere Ausstattung mit Aluminiumrädern und allerlei elektronischen Helfern berücksichtigt werden, schon reduziert sich die anfängliche Differenz. Ford geht außerdem von deutlich niedrigeren Wartungskosten aus – ein teurer Ölwechsel zB entfällt. Dazu lässt sich noch ein Treibstoffverbrauch von etwa 8 l/100 km Benzin gegen rund 18 kWh Strom rechnen, vorzugsweise mit günstigem Bezug aus der firmeneigenen Wallbox.

Davon abgesehen steht Ford wie andere Transporterhersteller unter Druck. Zwar hat die EU das Inkrafttreten strengerer Grenzwerte für CO_2-Emissionen einschließlich deftiger Strafzahlungen etwas abgemildert. Trotzdem können die Transporterleute von Ford dies aller Voraussicht nach nur mit einem Anteil von jeweils 10 % vollelektrischen Transportern und Plug-in-Hybriden ihrer Transit-Flotte erfüllen. Das erhöht den Druck auf den Vertrieb und könnte auch andere Herzen schmelzen lassen: jene der Verkäufer während der Verhandlungen. *Randolf Unruh*

1 *Knuffige Form, markanter individueller Grill: Ford E-Transit Courier*

2 *Geht doch: Instrumente in Designer-Optik, aber gut ablesbar*

3 *Die kantige Karosserie spricht für gute Raumausnutzung.*

4 *Typisch für die E-Variante: großer Monitor mit Direktwahltasten fürs Klima*

5 *Separater Stauraum „Frunk“ fürs Ladekabel unter der Motorhaube*

6 *Gut geladen: Frachtraum unverändert, Nutzlast angepasst*

IN BESTFORM: DER TOURISMO.

Besser denn je. Mit einer unübertroffenen Vielfalt an Varianten ist der Tourismo die perfekte Lösung für jeden Einsatzzweck. Jetzt präsentiert er sich in Bestform – mit noch einfacherer Bedienung, höherem Fahrgastkomfort und mit Sicherheitstechnik, die Maßstäbe setzt. Mehr Informationen unter mercedes-benz-bus.com/de_AT

Mercedes-Benz

The standard for buses.

Anbieter: Daimler Buses Austria GmbH, IZ NÖ-Süd Straße 4, Objekt 18, 2355 Wiener Neudorf